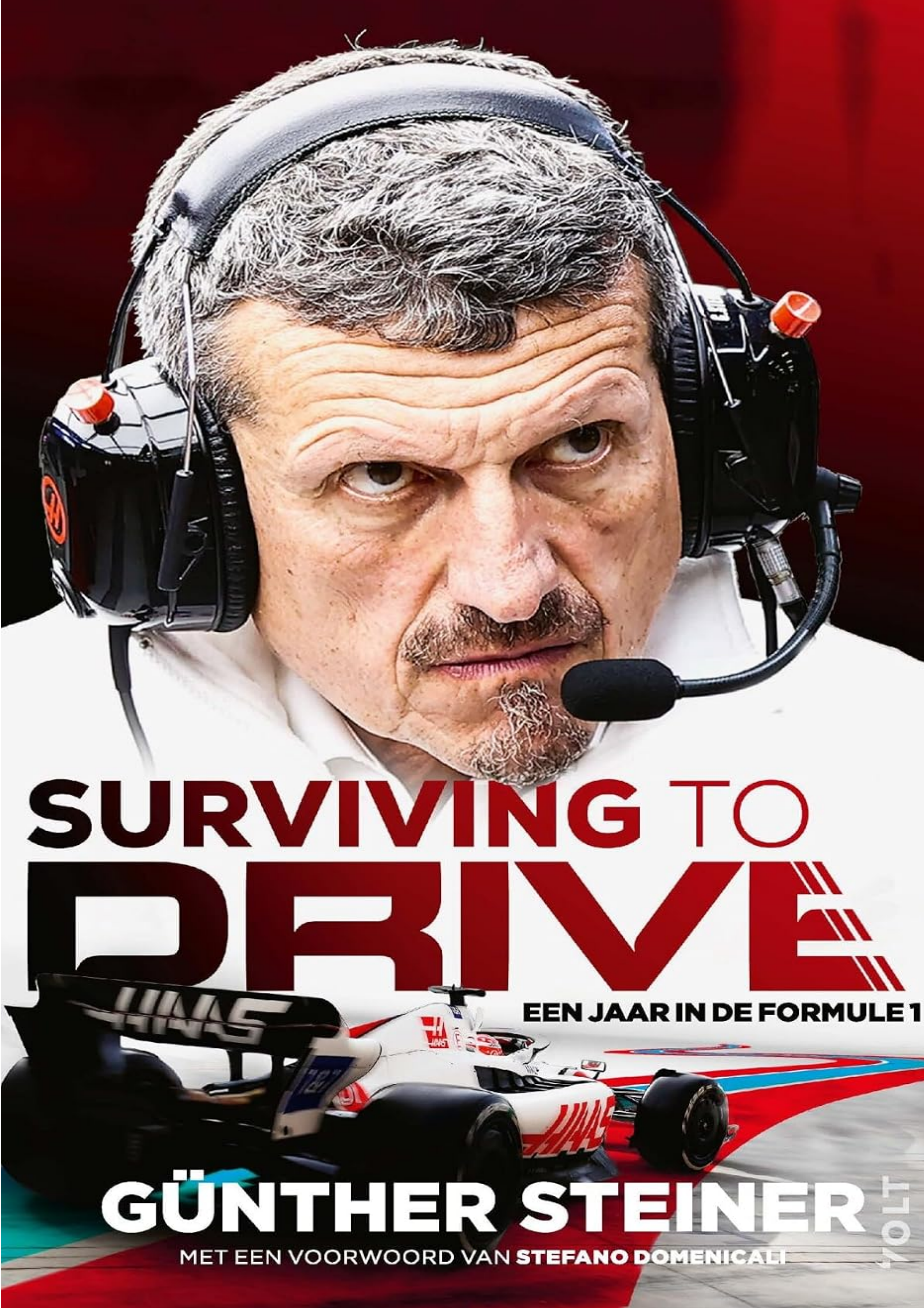


SURVIVING TO DRIVE

EEN JAAR IN DE FORMULE 1

GÜNTHER STEINER

MET EEN VOORWOORD VAN **STEFANO DOMENICALI**

VOLT

Annotation

Downloaded from Z-Library https://z-library.sk

In *Surviving to Drive* biedt Günther Steiner, de charismatische teambaas van het Haas F1 Team, lezers een onbelemmerde en unieke blik op wat er gedurende het seizoen werkelijk achter de schermen van een Formule 1-team gebeurt.

In de voor hem zo kenmerkende, onnavolgbare stijl vertelt Günther over wat hij het afgelopen seizoen allemaal heeft meegemaakt en daarin neemt hij zich geen blad voor de mond. Hij vertelt een verhaal vol onverwachte wendingen, over het contracteren en afscheid nemen van coureurs, het bewaken van het budget, het ontwerpen en testen van een volledig nieuwe auto en natuurlijk over alle gebeurtenissen tijdens het seizoen zelf.

Günther is compromisloos en genadeloos eerlijk over zichzelf, zijn coureurs en zijn collega’s. Nooit eerder vertelde een teambaas zo

openhartig over wat er zich binnen de organisatie van de Formule 1 afspeelt.

‘Men zegt dat voetbalmanagers continu onder druk staan. Maar geloof me, dat is nog kinderspel bij wat ik meemaak. Je staat pas echt onder druk als je moet toekijken hoe een van je coureurs met 300 km/u een muur in rijdt en zijn wagen voor je ogen explodeert…’ – Günther Steiner

Günther Steiner
Surviving to drive
Een jaar in de formule 1
Vertaald door Jasper Velzeboer
VOLT

Amsterdam · Antwerpen

Eerste druk, 2023; tweede druk (e-book), 2023
Deze digitale editie is gemaakt naar de eerste druk, 2023.
Oorspronkelijke titel *Surviving to Drive*
Copyright © 2023 Günther Steiner
Copyright vertaling © 2023 Uitgeverij Volt
Omslag Anthony Maddock/TW & DPS Design & Prepress Studio
Omslagbeeld © Team Haas
Verzorging e-pub Zeno
ISBN 978 90 214 7744 2 / NUR 491
www.uitgeverijvolt.nl

‘Veel mensen bekritiseren de Formule 1 als een onnodig risico. Maar hoe zou het leven zijn als we alleen deden wat noodzakelijk was?’
– Niki Lauda

Voorwoord door Stefano Domenicali

Günther Steiner is zonder twijfel een van de uniekste mensen die ik ooit heb mogen ontmoeten. Niet alleen in de autosport, maar in het algemeen. Meedogenloos oprecht, gevaarlijk direct, soms onuitstaanbaar koppig, bovengemiddeld betrouwbaar, nu en dan inspirerend, altijd amusant, en, tenzij er kinderen in de buurt zijn, hoofdzakelijk

ongefilterd! Zelfs de manier waarop Günther praat is uniek. Ken jij ook maar één iemand die klinkt als Günther Steiner? Ik in elk geval niet.

Ik ontmoette Günther tweeëntwintig jaar geleden, toen hij voor Niki Lauda werkte bij het Formule 1-team van Jaguar. Ik weet nog dat ik dacht: wauw, waar komt die kerel in vredesnaam vandaan? Maar toen ik hoorde dat Günther geboren en getogen was in de Italiaanse stad Meran, vlak bij de grens met Oostenrijk, en vóór zijn samenwerking met Niki een aantal jaren in de rally had gewerkt, vielen de stukjes op hun plaats. Mensen uit de rally nemen zelden een blad voor de mond, wat ook geldt voor mensen uit dat specifieke deel van Italië. Hij was en is in hoge mate een product van zijn volk en zijn omgeving.

Pas toen Günther vele jaren later contact met me zocht bij Ferrari, leerde ik hem echt kennen. Hij had de droom om een Amerikaans Formule 1-team op te zetten, en daarbij wilde hij mijn hulp. Günther gaat je dat verhaal zelf vertellen, maar ik zal alvast zeggen dat zijn passie voor het project en zijn kennis van de Formule 1 en de autosport me net zozeer overtuigden als het plan zelf. Natuurlijk zou dat plan uiteindelijk het Haas F1 Team opleveren, en hoewel ik niet onpartijdig ben als CEO van de Formula One Group, ben ik trots op de rol die ik heb mogen spelen bij de totstandkoming ervan.

Toen we eenmaal een zakelijke relatie hadden, konden Günther en ik ook een vriendschap opbouwen – eentje die zich in de loop der jaren is blijven ontwikkelen en waaraan we volgens mij allebei heel veel waarde hechten.

Een vraag die me soms gesteld wordt is of ik heb zien aankomen dat de Netflix-serie *Drive to Survive* mijn vriend, voorheen een gerespecteerde maar niet heel bekende teambaas, tot superster zou bombarderen. Maar hoezeer ik mijn vriendschap met Günther ook waardeer, ik had nooit verwacht dat zijn persoonlijkheid zoveel teweeg zou brengen bij het grote publiek. En in de sport, mag ik erbij zeggen. Had ik dat geweten, dan had ik mensen misschien kunnen waarschuwen! Je kunt namelijk wel stellen dat die serie een monster heeft gecreëerd. Een monster dat de halve wereld voor zich gewonnen heeft, en dat naar mijn mening veel goeds doet voor onze sport.

Toen duidelijk werd dat het publiek gefascineerd was door Günther, heb ik hem één advies gegeven, namelijk om te blijven wie hij was. ‘Nooit veranderen, Günther,’ zei ik. ‘Wees altijd jezelf.’ Gelukkig gaat dat volgens mij wel lukken.

Ik hoop dat je geniet van dit boek.

Stefano Domenicali

Londen, januari 2023

Buiten het seizoen
Maandag 13 december 2021
Yas Marina Circuit, Yas-eiland, Abu Dhabi

Het zal weinig mensen verbazen dat ik dit boek begin met een scheldwoord, maar het enige wat ik kan zeggen is: godzij-fokking-dank hebben we dit seizoen achter de rug! Het is van begin tot eind een nachtmerrie geweest. Ik drink normaal niet zoveel, maar dit jaar kreeg ik zin om het op professioneel niveau te gaan doen. Een fokking whiskyinfuus, dat is wat ik soms nodig had!

En het was niet alleen dit jaar. Het gelazer begon al eerder, waarschijnlijk toen we begin 2020 uit Melbourne geschopt werden. We dachten dat we een paar weken later wel weer aan het racen zouden zijn, maar in feite hadden we maanden en maanden vol onzekerheid voor de boeg. Overleven we het? Gaan we ooit nog racen? Niemand die het wist. Het is geen geheim dat een stuk of vier teams in die periode makkelijk hadden kunnen sneuvelen, waaronder wijzelf. Pete Crolla, onze teammanager, vergaderde twee of drie keer per week met de FIA en de Formule 1, en hij hield Gene Haas en mij op de hoogte van de gesprekken. Ondertussen probeerden wij de boel draaiende te houden. Zelfs de sport als geheel was een tijdje in gevaar omdat we niet wisten hoelang de pandemie zou duren. Drie maanden? Drie jaar? Drie generaties?

Uiteindelijk lag de Formule 1 zo'n negentig dagen plat. Dat is onvoorstelbaar, als je erover nadenkt. Vooral voor een sport die erom bekendstaat dat hij altijd in beweging blijft. De enige momenten dat er normaal ook maar enigszins gepauzeerd wordt zijn de zomerstop en de feestdagen, maar zelfs dan blijven achter de schermen een hoop dingen doorgaan. Waaronder ikzelf. Denk je dat ik er in de zomer en met kerst mee kap? Doe niet zo raar, ik heb het druk. Maar die negentig dagen waren best een rottijd.

Het was slim van de Formule 1 om tijdens de negentig dagen pauze door te werken alsof de situatie uiteindelijk zou verbeteren, voor zover doorwerken mogelijk was. Als we weer ruimte kregen om te racen, wilden we er klaar voor zijn. Een hoop mensen hebben keihard hun best gedaan om dat mogelijk te maken, en daar kleefde een groot risico aan. Ik bedoel, hoelang kun je een motor stationair laten draaien voor hij door zijn benzine heen is of afslaat? Het was behoorlijk zenuwslopend.

Als team moesten we stevig reorganiseren om onze eigen motor draaiende te houden, dus het was niet een kwestie van gewoon doorgaan en op het beste hopen. Geloof me, dat was nergens mogelijk. Eén onderdeel van het Return to Racing-programma van de FIA en de Formula One Group was het in stand houden van het huidige reglement, dus in plaats van een gloednieuw concept te produceren voor het nieuwe seizoen, moesten we de bestaande auto's verder ontwikkelen. Helaas, om redenen waarop ik straks inga, was onze auto van 2020 niet bepaald geweldig, dus we besloten hem tijdens de rest van 2020 en 2021 niet door te ontwikkelen, wat eerlijk gezegd een hopeloze onderneming zou zijn geweest, en hem min of meer te houden zoals hij was. Dan konden we ons volledig richten op het ontwerpen van een nieuwe auto, op basis van de nieuwe regels die van kracht zouden worden.

Gene verdient een schouderklopje, want hij had er ook anders tegenaan kunnen kijken en kunnen zeggen: fok dit getreuzel! Volgens mij zouden een hoop mensen dat gedaan hebben, vooral omdat er zoveel onzeker was over de sport. Zelfs toen we weer begonnen met racen, wist niemand hoelang dat zou duren. Elke dag lazen we over nieuwe varianten van het coronavirus, dus we bleven op onze hoede.

In al mijn jaren in de autosport ben ik nog nooit betrokken geweest bij zo'n moeilijke beslissing als die om het seizoen van 2021 af te schrijven. We zijn allemaal competitief ingesteld, dus kiezen om een heel seizoen lang beroerd te presteren ging in tegen alles waarin we geloofden en waarvoor we dagelijks werkten. Elk raceweekend voelde voor het team als een neerwaartse spiraal. Bij aankomst probeerde iedereen vrolijk te doen, maar in de loop van het weekend kelderde de stemming. 'Wat doen we hier eigenlijk?' zeiden ze dan. 'Dit is kut!' Mijn belangrijkste taak dat seizoen was steeds weer uitleggen waarom we deden wat we deden en het team eraan herinneren dat er licht was aan het einde van de tunnel. Of moet ik zeggen: de windtunnel? Kijk, ik ben ook nog een fokking komiek!

'Luister, jongens, er komen betere tijden aan,' bleef ik maar zeggen. 'Daar moeten jullie op vertrouwen.' Gelukkig deden ze dat en zijn ze niet vertrokken. Op dit moment hebben we heel, heel goede mensen in het team. Zestig procent is al meer dan vier, vijf jaar bij ons, wat fokking geweldig is. Misschien dat we ons prestatieniveau niet altijd weten vast te houden, maar in personeel vasthouden zijn we in elk geval top.

2021 afschrijven was de juiste beslissing, dat weet ik zeker. En Gene vindt dat ook. In 2020, een seizoen dat qua uitgaven en ontwikkeling vrij normaal voor ons was (maar om allerlei andere redenen

een kloteseizoen werd), bedroeg ons totale budget grofweg 173 miljoen dollar, terwijl dat van Ferrari 463 miljoen was en dat van Mercedes nog meer. Bijna een half miljard. Dat is een groot verschil, snap je. Zelfs als we de helft van onze windtunneluren aan de auto van 2021 hadden besteed, waren we laatste geworden. Waarom zouden we zoiets doen? Ik zit al zesendertig jaar in de autosport, en soms moet je de situatie gewoon accepteren en inzetten op verbetering zodra dat mogelijk is.

In 2021 kwamen er nieuwe regels om de sport competitiever te maken, en daarbij hoorde dat het deel van het budget met een directe impact op de prestaties – ontwerp en ontwikkeling, productie van onderdelen, testen – beperkt werd tot 145 miljoen dollar per team. Om dat in ons voordeel te gebruiken besloten we de auto van 2020 ook in 2021 te gebruiken en zo veel mogelijk geld in de auto voor 2022 te stoppen. De drie hoogste salarissen bij elk team zijn trouwens niet inbegrepen, dus bij Mercedes, Ferrari en Red Bull hebben ze nog steeds een voorsprong omdat ze de beste mensen in dienst kunnen nemen. Of althans drie van de beste. Daar kan ik mee leven. Het is beter dan vroeger.

Zoals ik al zei zijn we allemaal competitief ingesteld, en alle teams op de grid willen goed presteren. Oké, het ziet er niet naar uit dat we de komende tijd veel races gaan winnen, maar toch heeft Haas, dat nog altijd het kleinste team is, in 2018 maar liefst 93 punten gescoord en de vijfde plaats behaald in het constructeurskampioenschap. Niet slecht voor een team dat nog maar drie jaar oud was. We zijn geen dommerdjes.

Het enige wat ons vorig seizoen een beetje op de been hield is dat we op de achtergrond aan een nieuwe auto werkten, eentje waarmee we in 2023 hopelijk weer competitief worden. We hebben in onze geschiedenis twee veelbelovende seizoenen gekend in 2016 en 2017, een fokking briljant seizoen in 2018, een moeilijk seizoen in 2019, een rotseizoen in 2020 en een hopeloos seizoen in 2021. Dat is drie keer goed en drie keer slecht. Met onze huidige plannen zetten we hoog in. En dan heb ik het nog niet eens over wat er in de toekomst allemaal gaat gebeuren.

Hoe dan ook, ik vlieg over een paar uur naar Italië en moet ervandoor. *Ciao!*

Zaterdag 18 december 2021

Castello Steiner, Noord-Italië

Als ik een dubbeltje had gekregen voor elke keer dat de afgelopen zes dagen naar mijn mening is gevraagd over dat gedoe met Lewis en Max in Abu Dhabi, had ik inmiddels Adrian Newey kunnen wegkapen!

Niet dat ik dat zou doen. Die vent is veel te spannend voor me. Na de race heb ik een paar dagen bij mijn moeder gelogeerd, en iedereen die ik daar tegenkwam wilde weten wat ik ervan vond. ‘Waarom vraag je dat aan mij?’ zei ik steeds. ‘Ik had mijn handen vol aan een Rus die de race niet uitreed en een Duitser die veertiende werd.’

Maar wat ik ervan vond? Tja, het was absoluut verwarrend. Ik weet nog dat ik op de pitmuur naar de instructies van de raceleider zat te luisteren en dacht: wat gebeurt hier in godsnaam? Op het moment zelf vond ik het niet kloppen, maar toen was ik nog niet van alle feiten op de hoogte. Het was in elk geval wél ontzettend vermakelijk. Die arme Toto kreeg zowat een fokking hartverzakking!

Kijk, het komt er uiteindelijk op neer dat beide teams een wereldkampioenschap hebben gewonnen, en dat gun ik ze. Red Bull bij de rijders, Mercedes bij de constructeurs. Met allebei zou ik heel blij zijn. Mercedes liet het erbij, dus hup, we gaan gewoon verder.

De afgelopen paar dagen hebben me goedgedaan. Ik ben zo’n idioot voor wie het glas altijd halfvol is, dus is de directe nasleep van het seizoen achter de rug, dan begin ik gelijk weer enthousiast te worden voor het volgende. De meeste mensen denken dat je na afloop alleen maar wil ontspannen. Bullshit! De enige keren dat ik me ontspan zijn als mijn auto’s en coureurs het goed doen, dus dat is al drie jaar niet voorgekomen.

Op dit moment kan ik alleen maar aan de nieuwe auto denken, en van de eerste signalen word ik voorzichtig optimistisch. Uiteraard weet ik nog niet wat de andere teams doen, wat me zenuwachtig maakt, maar ik was gisteren in Maranello om even te kijken, en het ziet er goed uit. Ook daar hebben ze het zwaar gehad. Ze zaten opgesloten in een kantoor in Italië terwijl hun team er niks van bakte. Door alle coronaregels kon ik er ook minder vaak naartoe dan normaal. Aan de andere kant: als ik tegen ze aan sta te praten en te geinen, zijn ze niet aan het werk, en ik wil ze niet afleiden. Vooral nu niet. Gelukkig hebben onze mensen in Maranello en Banbury de moed niet opgegeven en zijn ze net zo toegewijd en vastberaden als ik om ons weer competitief te maken.

Ik breng de feestdagen door in ons huis in Italië, wat betekent dat ik drie weken niet aan het reizen ben. Dat komt niet zo vaak voor. Maar het werk gaat wel gewoon verder, op zijn minst tot de drieëntwintigste. De week tussen Kerstmis en oud en nieuw is een van de weinige waarin op werkgebied nauwelijks iets gebeurt, dus dan ga ik gedwongen uitrusten. In het verleden heb ik weleens geprobeerd om nieuwe projecten te

beginnen, maar dat werd niks. Iedereen heeft dan zoiets van ‘Ja, ik bel je morgen terug’, maar dat doen ze nooit.

Een groot verschil tussen afgelopen seizoen en het komende, en een dat hopelijk in ons voordeel werkt, is dat we straks twee rijders hebben die allebei geen rookie meer zijn. We hebben ons best gedaan om niet te streng tegen ze te zijn, vooral met de auto die we hadden. Maar volgend jaar wordt hun grote kans, en dan gaan we zien wat ze kunnen. In 2021 hebben ze voor weinig meer kunnen vechten dan een negentiende of twintigste plek, met een paar uitzonderingen. Komend jaar wordt volgens mij anders, en dan gaat het team ook een stuk meer van ze vragen. Maar ja, uiteindelijk zijn het goedbetaalde werknemers die een prestatie moeten neerzetten. Geen genade!

Maandag 20 december 2021

Castello Steiner, Noord-Italië

Wie wil nou vijf dagen voor de kerst een fokking interview afnemen over de Formule 1? Hebben mensen niks beters te doen? Heeft zo iemand geen leven? ‘En laat het maar uit je hoofd om vragen te stellen over het afgelopen seizoen.’ Gelukkig wilde de interviewer het hebben over de manier waarop Haas tot stand is gekomen. Dat is eigenlijk best een boeiend verhaal, dus ik zal het hier ook even vertellen.

Weet je die periode nog toen grote fabrikanten zoals BMW, Honda en Toyota zich uit de Formule 1 begonnen terug te trekken? Mensen werden daardoor bang dat er niet genoeg teams zouden overblijven, dus er ontstond een discussie over klantenauto’s en derde auto’s. Dat liep allemaal op niets uit, en vervolgens werden de licenties opengegooid. Een van de aanmeldingen kwam van een team dat USF1 heette. Het kwam uit North Carolina, niet ver van waar Haas nu zit. Ze meldden zich aan in juni 2009, en de bedoeling was dat ze het jaar daarop gingen meerijden.

Het team was opgericht door engineer Ken Anderson en journalist en teammanager Peter Windsor. Nadat de aanmelding was geaccepteerd, nam Peter op een gegeven moment contact met me op, want hij wilde mijn fabriek voor composietmaterialen wat werk laten doen voor het team. Zo leerde ik ze kennen. Niet lang daarna kreeg ik een telefoontje van Bernie Ecclestone. Hij was bezorgd dat USF1 niet op tijd klaar zou zijn voor het seizoen van 2010 en wilde weten hoe ik erover dacht. Aanvankelijk kon ik hem weinig vertellen, maar na een paar maanden was me wel duidelijk dat het team in januari nog niet met testen kon beginnen.

‘Dat wordt niks, Bernie,’ zei ik. ‘Ze doen maar wat!’

Bernie deelde zijn zorgen in december 2009 met het publiek, en in februari 2010 bezocht Charlie Whiting het hoofdkwartier van het team voor een inspectie. Een paar dagen later bevestigde hij dat USF1 naar zijn mening niet kon meedoen, en daarmee was de kous af.

Hoe dan ook, een van de belangrijkste investeerders achter USF1, YouTube-oprichter Chad Hurley, belde na het uiteenvallen ervan met de vraag of er mogelijkheden waren om in 2011 een Amerikaans team op de grid te krijgen. Mijn eerste impuls was om het op een lopen te zetten, omdat USF1 zo'n fiasco was geworden. Maar toen had ik een idee. Het toen al ten dode opgeschreven HRT-team was redelijk ver gekomen met de ontwikkeling van een auto, al moest er nog een hoop aan gebeuren, dus ik belde Chad om voor te stellen dat hij contact opnam met het bedrijf dat hem maakte om zijn interesse kenbaar te maken als koper.

'Maar ik ken ze niet,' zei Chad.

'Weet ik,' zei ik. 'Maar ik wel.'

Zie je? Volkomen onmisbaar. Hoe de wereld het heeft gered voordat ik geboren werd is me een fokking raadsel.

'Ik ga wel met de eigenaar praten,' zei ik. 'Da's een goeie vriend van me.'

Uiteindelijk heeft Chad me naar Europa laten vliegen om persoonlijk bij het bedrijf te kijken of het haalbaar was. De besprekingen verliepen oké, maar voordat ik verslag uitbracht, wilde ik het plan aan iemand uit de sport voorleggen. De aangewezen persoon leek mijn oude vriend en mede-Italiaan Stefano Domenicali, die destijds de leiding had over het F1-team van Ferrari. Hij nodigde me uit om in Maranello te komen lunchen en gaf me zijn mening.

'Dit krijg je nooit rond, Günther,' zei hij. 'Het hele project is één grote puinhoop. Je hebt een goeie reputatie in de sport, dus maak die niet kapot. Gewoon niet doen.'

Vervolgens heb ik nog wel een paar besprekingen met Bernie gehad over het reanimeren van het project, maar de week daarop belde ik Chad met het advies ermee op te houden. 'Er zitten te veel fokking haken en ogen aan,' zei ik. 'Je moet het zelf weten, Chad, maar als ik jou was, zou ik er niet aan beginnen.'

En dat was dat.

Er gingen een paar weken voorbij, en hoewel het oorspronkelijke project niet van de grond was gekomen, leek het me nog steeds een goed idee om een Amerikaans F1-team te hebben. Niet alleen goed voor de persoon die er een succes van wist te maken, maar ook goed voor de sport in het algemeen. Tijd om Stefano weer eens te bellen.

‘Zou Ferrari ervoor openstaan om een klantenauto te maken voor een nieuw team?’ vroeg ik. ‘En zo ja, zou Ferrari die auto aan mij verkopen als ik een investeerder had?’

‘Geen probleem, Günther,’ zei Stefano. ‘Als jij met de juiste mensen komt, verkoop ik jou die auto.’

Toen moest ik dus een businessplan gaan samenstellen. Er kwamen geen juristen en slimme trucjes aan te pas, het was gewoon een doodeenvoudige powerpointpresentatie en een lelijke Italiaan met een veel te grote bek.

‘Oké,’ zei ik tegen mijn vrouw. ‘Nu heb ik alleen nog een miljardair nodig.’

Een paar weken later liep ik Joe Custer tegen het lijf, die ik nog kende uit mijn NASCAR-tijd. Hij runde Stewart-Haas Racing, en omdat we elkaar al jaren niet gezien hadden, waren we meer dan een uur aan het praten. Toen ik ’s avonds thuiskwam, besefte ik dat ik een kans had laten liggen. De eigenaar van dat team, Gene Haas, was precies het soort persoon dat ik wilde ontmoeten, dus ik belde Joe om zijn mening te vragen.

‘Denk je dat meneer Haas interesse kan hebben?’ vroeg ik nadat ik het idee had uitgelegd.

‘Laten we ergens een kopje koffie drinken,’ zei Joe. ‘Dan laat je mij die presentatie zien, en als het me iets voor Gene lijkt, stuur ik het bestand door.’

Een paar dagen later troffen Joe en ik elkaar bij een Starbucks in Mooresville, waar een hoop NASCAR-teams zitten, en ik gaf mijn presentatie.

‘Dat klinkt best interessant,’ zei Joe. ‘Oké, ik stuur die presentatie naar Gene. Je hoort van me zodra hij ernaar heeft gekeken.’

Voor mij was het geen fulltimeproject, zeg ik er even bij. Eerder een soort hobby. Maar wat de presentatie geloofwaardig maakte was dat ik Ferrari achter me had. Dat was geen slechte manier om te beginnen.

Precies een maand later belde Joe Custer om te zeggen dat Gene Haas in de buurt was voor de NASCAR-race in Charlotte. ‘Gene wil kennismaken,’ zei Joe. ‘Laten we ergens uit eten gaan.’ Dat was het moment waarop het project echt tot leven begon te komen, want door Genes belangstelling veranderde het van een idee in iets wat echt kon gebeuren. Ik weet nog dat ik dacht: wat als hij inderdaad ja zegt? Jezus christus!

Tijdens het eten had ik geen flauw idee hoe ik ervoor stond. Gene zei nauwelijks een woord – inmiddels weet ik dat dat normaal is – en

ikzelf zei wel een miljoen woorden, wat altijd al normaal is geweest. Het is het enige waarvoor ik ooit talent heb gehad, en ik geloof dat ik de hele avond nauwelijks een seconde ben gestopt om adem te halen. Gene viel niet in slaap en ging er ook niet vandoor, dus dat was in elk geval een goed teken.

Een tijdje hoorde ik niets. Ik heb het vast verpest, dacht ik. Ach ja, terug naar de tekentafel dus. Maar zo’n twee weken later belde Gene compleet uit het niets omdat hij meer informatie wilde. Hij zei nog steeds niet of hij daadwerkelijk interesse had, en ik kreeg geen feedback op mijn presentatie. Er kwamen een paar vragen, en vijf minuten later was het gesprek alweer voorbij.

In de maanden die volgden begon Gene steeds vaker te bellen, en wanneer hij in de stad was, spraken we af op zijn kantoor. Dat ging meer dan een jaar zo door, en hoewel hij zich niet in zijn kaarten liet kijken (Gene Haas zou een geweldig pokerspeler zijn!) beschouwde ik al zijn vragen als teken dat hij er op zijn minst over nadacht. Nog eens zes maanden later begon het een kwestie te worden van nu of nooit. Stefano’s aanbod zou niet voor altijd op tafel blijven liggen, dus we moesten in actie komen.

‘Oké,’ zei Gene uiteindelijk heel zachtjes. ‘Laten we het doen.’ En toen voegde hij er nog iets aan toe: ‘Trouwens, Günther, hoe wil je aan de licentie komen?’

Goeie vraag!

‘Maak je daar maar geen zorgen over,’ zei ik. ‘Die fokking licentie regel ik wel, Gene.’

Wist ik toen al zeker dat ik er een kon krijgen? Natuurlijk niet. Zoals gewoonlijk ging ik puur af op mijn gevoel en ervaring. Hoewel ik een goede relatie met mensen als Bernie en Charlie Whiting had, bood dat zeker geen garantie op een licentie.

‘Zoek vast een jurist,’ zeiden mensen tegen me. ‘Die zul je nodig hebben bij het indienen van je aanvraag.’

‘Waarom zou ik in godsnaam een jurist willen?’ antwoordde ik. ‘Ik heb een Günther.’

Achteraf gezien had ik hun advies misschien beter kunnen opvolgen, maar ik dacht: nee, fok die juristen! Ik wilde Gene niet gelijk al om geld vragen, en ik vertrouwde erop dat ik zonder kon. Ik, een controlfreak? Reken maar! Niemand doet het beter dan ikzelf.

Maar even serieus: wat ik meehad was dat ik veel mensen binnen de Formule 1 kende. (Straks vertel ik hoe ik in de F1 terecht ben gekomen.) En in tegenstelling tot vandaag de dag vonden sommige van die mensen

me aardig en had ik best een goede reputatie. De eerste persoon die ik opbelde was mijn oude baas, Niki Lauda. Als iemand Bernie en de FIA kon overtuigen om ons een licentie te geven, was hij het wel. Niki was bovendien een groot voorstander van een Amerikaans F1-team, wat in mijn voordeel werkte.

Een paar dagen na het gesprek met Niki moest ik voor zaken naar Europa, en toen ik ’s nachts als een blok lag te slapen op mijn hotelkamer, ging mijn telefoon. ‘Wie de fok is dat nou weer?’ mompelde ik met een blik op het schermpje. Ik herkende het nummer niet maar besloot toch op te nemen.

‘Ja, met wie spreek ik?’

‘Günther, dit is Niki. Ik zit in India met Bernie. Ik heb hem hier naast me, en je staat op de luidspreker. Hij heeft een paar vragen over je aanmelding.’

‘Echt?’ zei ik terwijl ik uit bed klauterde, waarbij ik zowat op mijn gat viel. ‘Oké, ja, Bernie. Vraag maar raak.’

Ineens stond ik om twee uur ’s nachts aan Bernie Ecclestone uit te leggen wat ons businessplan was. Over een fokking wake-upcall gesproken! Het gesprek moet ongeveer anderhalf uur geduurd hebben, maar het zorgde ervoor dat Bernie er oren naar kreeg. Een betere start kon ik me niet wensen. Daarna had ik nog zo’n gesprek met Charlie Whiting, die een goede vriend van me was, en vervolgens met Jean Todt, destijds voorzitter van de FIA. Ik kende Jean niet echt, maar mede dankzij mensen als Stefano, die een goed woordje voor me deed, wilde hij het idee ook wel in overweging nemen.

En hoe zat dat businessplan dan in elkaar? Nou, het oorspronkelijke plan was om te beginnen met Ferrari-onderdelen van een jaar oud.

‘Maar hoe worden we competitief?’ vroeg Gene. ‘Versnellingsbakken van een jaar oud, motoren van een jaar oud, ophanging van een jaar oud. Dat wordt niks. We moeten de onderdelen van hetzelfde jaar hebben.’

Uiteindelijk zijn we naar Stefano en Mattia Binotto gestapt, toen nog het hoofd van de motorafdeling bij Ferrari, om gewoon rechtstreeks te vragen of we dezelfde onderdelen konden krijgen.

‘Nou, er staat niet in de regels dat zoiets niet mag,’ zei Stefano. ‘Dus waarom niet?’

Voor hen was het minder gedoe, omdat Ferrari minder verschillende onderdelen hoefde te fabriceren. Het voelde allemaal heel logisch, en die aanpak is dus ons businessplan geworden. Ik geloof dat vooral Stefano

zich heeft beziggehouden met het verder uitwerken van het concept, dat uiteindelijk de naam ‘satellietteam’ kreeg.

Tegenwoordig zou je er niet mee wegkomen, maar destijds beperkten de FIA-regels nog niet hoeveel onderdelen een klantenteam kon kopen van een fabrieksteam, om de simpele reden dat niemand er ooit over had nagedacht. Over alles viel nog te discussiëren, en om niet te eindigen zoals Caterham en HRT moesten we het anders aanpakken. Er zijn twee mogelijke scenario’s: ofwel een team komt zonder geld te zitten, zoals die twee overkwam, ofwel een investeerder verliest zijn enthousiasme. Gene en ik wilden competitief worden, en met het beschikbare bedrag (dat uiteraard van Gene was en waarschijnlijk te vergelijken viel met het budget van de zojuist genoemde teams) was een satellietteam het enige werkbare plan. Eigenlijk was iedereen erbij gebaat: de Formule 1 kreeg een nieuw team dat minder makkelijk onderuit zou gaan dan de eerdere, wij kregen een competitieve auto plus ondersteuning van een fabriek (een behoorlijk goede zelfs), en Ferrari kreeg een nieuwe klant die voor de verandering de fokking facturen op tijd kon betalen. Klinkt goed, toch? Later begonnen een hoop mensen in de sport te klagen, maar dat boeit me niet. Je kunt niet iedereen blij maken. Het enige wat we gedaan hebben is samen met Stefano en Ferrari een goed idee bedenken waarmee nog niemand was gekomen.

Ondanks ons veelbelovende begin was het nog geen uitgemaakte zaak dat Gene en ik een licentie zouden krijgen. Allerminst zelfs. Zoals ik al zei, waren er recent een hoop teams vertrokken, dus we moesten de FIA ervan overtuigen dat Gene en ik het serieus meenden en dat we niet binnen een paar maanden weer zouden wegvallen. Ze waren nerveus geworden door het USF1-debacle, en dat snapte ik best.

Allereerst moest ik formeel aan de FIA doorgeven dat we interesse hadden. Ik weet niet of dat nog steeds verplicht is, maar je stuurt ze dan in wezen een overzicht van de mensen die achter je aanmelding zitten. Het zorgt dat je door kunt naar stap 2, de aanmelding zelf. De kosten waren honderdvijftigduizend euro, en dat bedrag kreeg je niet terug als de aanmelding werd afgewezen. Dan had je gewoon pech. Op die manier werden de praatjesmakers er uitgefilterd, en als je aanmelding succesvol was, gaf dat je het recht om je plannen voor te leggen aan het panel van de FIA.

Ik moet toegeven dat ik een beetje met samengeknepen billen zat te wachten tot we een reactie kregen op onze aanmelding. Uiteindelijk bleek alles in orde, en dus mochten Gene, Joe Custer en ik in Genève een uitgebreide presentatie komen geven voor de FIA. Op dat punt was het

waarschijnlijk handig geweest om met een jurist te praten, maar daar was geen tijd voor. De presentatie duurde meer dan twee uur en was eigenlijk gewoon een rij bulletpoints die ik afwerkte. Er was geen script. Ik kende het onderwerp vanbinnen en vanbuiten, dus ik kon grotendeels improviseren. Veel mensen vonden dat waanzin, maar een heel script uit mijn hoofd leren zou te veel van mijn concentratie hebben gevergd. Ik ben wereldkampioen kletsen, weet je nog wel. Dus laat me goddomme kletsen!

Na afloop van de presentatie, toen de panelleden waren vertrokken, wilde Gene weten hoe het in mijn ogen gegaan was. ‘Denk je nog steeds dat we die licentie krijgen?’ vroeg hij. ‘Geen flauw idee, Gene,’ antwoordde ik. ‘Dat is aan het panel. Maar we hebben er alles aan gedaan wat we konden.’

Precies op dat moment kreeg ik een berichtje van iemand uit het FIA-panel. Ik zeg liever niet wie, maar de inhoud was: ‘Jezus christus, Günther. Ik ken niemand die zo kan lullen zoals jij! Als je na zo’n optreden geen licentie krijgt, krijgt niemand er eentje!’

‘Of eigenlijk, Gene,’ zei ik, ‘heb ik er stiekem wel vertrouwen in.’

Donderdag 30 december 2021

Castello Steiner, Noord-Italië

VROLIJK KERSTFEEST!

Het schijnt dat je online een T-shirt kunt kopen met mijn gezicht en daaronder de tekst ‘*We look like a bunch of wankers*’. Volgens Stuart Morrison, onze perschef, is dat iets wat ik gezegd heb tijdens *Drive to Survive*, die Netflix-serie.

‘Weet je dat niet meer, Günther?’ vroeg hij.

‘Ik weet niet eens wat ik vanmorgen voor het ontbijt heb gehad, Stuart, laat staan wat ik gezegd heb tijdens een tv-programma dat ik niet kijk. En hoezo krijg ik trouwens geen geld voor die T-shirts?’

Daar ben ik nog steeds benieuwd naar.

Ik heb nog nooit een aflevering van *Drive to Survive* gekeken, en dat zal wel zo blijven. Niet dat ik ertegen ben of zo, anders had ik er niet aan meegedaan. In mijn ogen heeft dat programma ongelooflijk veel betekend voor de Formule 1, met name in Amerika. Ik ben gewoon bang dat ik bij het kijken afknap op bepaalde aspecten van mijn gedrag, en dat ik dan ga proberen om het anders te doen. Ik weet dat niet iedereen van me gecharmeerd is, maar eigenlijk ben ik best tevreden met mezelf. Als je me niet mag, is dat jouw probleem.

Sommige mensen denken dat *Drive to Survive* in scène is gezet, of althans deels, maar ik kan je verzekeren van niet. Het soort bullshit

waarmee ik op de proppen kom kun je niet instuderen. Onmogelijk! Ik weet dat het een cliché is, maar ik ben voor de camera gewoon mezelf. Sommige mensen lijken dat te waarderen, wat geweldig is (al vermoed ik dat ze ooit in therapie zullen moeten). Andere mensen niet, wat ook oké is. Serieus, het kan me geen reet schelen. Ik ga gewoon naar mijn werk, en soms verschijnt er een cameraploeg die vragen stelt en in de weg loopt. Ik probeer zo eerlijk mogelijk antwoord te geven, en daarna loop ik weg en ga verder met mijn werk. Voor mij is het een simpel format.

De vraag die kijkers van *Drive to Survive* me het meest stellen is of ik in het echt ook zoveel vloek. Geloof het of niet, maar ik heb wel degelijk een filter, dus als er bijvoorbeeld kinderen bij zijn, probeer ik me een beetje in te houden. Je weet wel, hoogstens een paar shitjes. Niks ernstigs. Maar als ik aan het werk ben, is het anders. Ik heb Engels leren praten in een rallyteam, en bij de rally is vloeken verplicht. Je hebt geen keuze.

Misschien dat je het al weet, maar in ik meen 2019 heb ik van een F1-fan genaamd Ana Colina een vloekpot gekregen. We waren in Bakoe, en op een dag kwam ze er onverwacht mee aanzetten. Ik weet niet precies hoeveel geld ik erin heb gestopt in 2019 en 2020, maar in 2021 was het vrij weinig. Ik vloek namelijk vooral als ik enthousiast ben, en omdat we dat jaar niet competitief waren, had ik weinig reden tot enthousiasme. Had ze me die vloekpot voor het seizoen van 2018 gegeven, dan had ik achteraf het hele fokking team kunnen meenemen op een cruise.

Het is een hele rustige kerst geweest. Mijn gezin vond dat fijn, ikzelf wat minder. Af en toe een kalm momentje is prima, maar dit was echt te veel van het goede. Het 'staakt-het-vuren', zo noem ik het, en je hebt het altijd rond deze tijd van het jaar. Normaal krijg ik tussen de honderd en honderdvijftig mails per dag binnen, maar deze week waren het er een stuk of vijftien. Kan iemand op zijn minst een teken van leven geven?

Het belangrijkste Haas-nieuws van de feestdagen is dat onze nieuwe auto, de VF-22, op 23 december goed door een van de crashtests is gekomen. Niet dat het een groot drama is om te zakken voor een crashtest. Het heeft vooral een psychologische impact, omdat de mensen die verantwoordelijk zijn, in ons geval technisch directeur Simone Resta en zijn team, allemaal heel graag vooruitgang willen boeken. Als een auto niet door een crashtest komt, of door een andere test, worden ze gedwongen om achteruit te kijken. En het enige positieve van dingen

overdoen is dat het de volgende keer hopelijk soepel gaat. Maar daarvoor heb je dan wel tijd en geld moeten inleveren.

Simone is afgelopen januari naar ons toe gekomen vanuit Ferrari, waar hij de leiding had over de chassisafdeling. Hij is de eerste technisch directeur die Haas ooit heeft gehad, en het VF-22-project is begonnen rond de tijd dat hij erbij kwam.

We hebben overigens niet de hele monocoque getest, of zelfs maar de helft. Het waren alleen de zijkanten. Met behulp van zulke tests checken we op welke punten zo’n ding nog verstevigd moet worden voordat de laatste crashtest plaatsvindt. Vanwege het ongeluk dat Romain Grosjean in 2020 in Bahrein had, zijn de tests strenger geworden, en de FIA heeft de krachten die de monocoque bij een botsing moet kunnen verdragen verhoogd van twintig naar dertig kilonewton. Dat is een vrij grote sprong.

Er zijn letterlijk duizenden hokjes die je moet afvinken als je een nieuwe F1-auto maakt, maar dit hokje gaf het hele team vlak voor de kerst wat extra zelfvertrouwen. Vooral het technisch team. Nu moeten ze die fokking auto alleen nog bouwen!

Het enige andere kerstnieuwtje van Haas is dat Mick Schumacher in 2022 definitief reserverijder wordt bij Ferrari. Ik geloof dat hij elf races doet en dat Antonio Giovinazzi de rest voor zijn rekening neemt. Uiteraard was het voor ons geen verrassing. Zoiets blijft altijd een mogelijkheid als je een ontwikkelingscoureur aanneemt, en Mattia en ik hadden het er een paar weken geleden nog over. Vorig jaar is gebruikgemaakt van een vergelijkbare regeling toen Mercedes George Russell optrommelde omdat Lewis corona had. Het bewijst dat Ferrari waarde hecht aan Mick, wat fijn is om te weten. Sinds hij bij ons zit, houden we ze op de hoogte van zijn voortgang, en ze zijn tevreden. En als Mick ooit daadwerkelijk Charles of Carlos moet vervangen, hebben we Pietro Fittipaldi om zijn plaats in te nemen. Dat hebben we vlak voor Abu Dhabi met Pietro afgesproken, en voor hem is het geweldig omdat hij zo meer kansen krijgt om te rijden. Iedereen tevreden.

Ik weet nog niet precies wat we met oud en nieuw gaan doen. Maar sowieso maken we het niet al te gek. Ik ben te oud om de eerste dag van het nieuwe jaar te verspillen aan een kater. Op mijn leeftijd heb je misschien niet zo ontzettend veel dagen meer over! Waarschijnlijk gaan we op nieuwjaarsdag een bergwandeling maken, en verder wil ik uitrusten om me voor te bereiden op het jaar dat voor me ligt. En belangrijker, het seizoen dat voor me ligt.

Oké, we spreken elkaar in 2022.

Donderdag 13 januari 2022
Steiner Ranch, North Carolina, Verenigde Staten
TWEE UUR 'S MIDDAGS

Howdy! Welkom in het Wilde Westen.

We zijn op 4 januari vanuit Italië teruggevlogen naar North Carolina, en afgezien van een bezoekje aan Los Angeles, waarover ik zo meteen meer vertel, kan ik tot begin volgende maand sowieso nergens naartoe. Ik heb vooral medelijden met mijn vrouw en dochter. En eigenlijk hebben veel mensen die mij kennen medelijden met mijn vrouw en dochter! Gelukkig voor die twee zit het hoofdkwartier op een steenworp afstand, in een stadje dat Kannapolis heet. Ik moet wel voorzichtig zijn. Nu het aantal coronabesmettingen de pan uit rijst, kan ik beter zo veel mogelijk thuiswerken.

Afgelopen maandag vertrok ik om vijf uur 's ochtends van huis en vloog naar Los Angeles voor een paar besprekingen met Gene. Vervolgens vloog ik om kwart voor twaalf 's nachts weer terug naar Charlotte. Dat was in totaal achtduizend kilometer in het vliegtuig. Vanwege het tijdsverschil landde ik om kwart over zeven 's ochtends in Charlotte, en tegen die tijd kon ik nauwelijks nog helder nadenken. Ik perste er een paar uur werk uit, maar tegen de middag zag ik dubbel. Het was overigens gewoon een normale gang van zaken voor me. Het reizen, bedoel ik, niet het dubbelzien.

Hoe het ervoor staat bij Haas? Momenteel is het nog redelijk rustig, maar de monteurs beginnen als het goed is volgende week af te reizen naar Italië. Een handjevol, meer hebben we er nu niet nodig. Ik heb zojuist getelefoneerd met Ayao Komatsu, onze hoofdengineer. Hij is een simulatorprogramma aan het maken dat we in Italië kunnen gebruiken in de oude simulator van Ferrari. (Ze hebben zelf net een nieuwe gebouwd.) De FIA heeft wel benadrukt dat het programma echt een op zichzelstaande entiteit moet zijn, anders kunnen we misschien data met elkaar delen. Dat beschermt ons natuurlijk ook, want ik wil niet dat ze bij Ferrari met onze fokking geheimen aan de haal gaan!

De eerste simulatorsessie wordt waarschijnlijk met een testcoureur, begin februari. De reden dat we niet gelijk de racecoureurs gebruiken is dat ze misschien in de war raken als er *glitches* of problemen met het programma zijn. Na de eerste paar sessies bedenken we wanneer we ze erbij halen, en hopelijk is dat al vrij snel.

In dit stadium is het van cruciaal belang om de verwachtingen van je coureurs te managen. Vooral bij jonge en onervaren coureurs als Mick en Nikita. Vanzelfsprekend staan ze te popelen om in de simulator te

stappen, en het zou heel makkelijk zijn om te zeggen: ‘Oké, geen probleem, we zorgen dat alles voor die en die datum in orde is.’ Maar als het langer blijkt te duren, zit je met een nerveuze coureur die gedeprimeerd raakt over het team, en dat is niet gezond. Je kunt beter zeggen dat je al het mogelijke doet en pas een sessie plannen zodra je zeker weet dat alles werkt. Dat klinkt misschien simpel, maar rijders hebben een hele entourage van managers en assistenten die voor ze lobbyen, en als je overstag gaat en zegt wat ze willen horen, loop je uiteindelijk tegen problemen aan.

Ik ga het nog niet tegen de coureurs zeggen, maar Ayao en ik hebben goede hoop dat we Mick en Nikita iets te testen kunnen geven voordat we naar Barcelona gaan. Hoe goed het wordt weet ik niet, maar Ayao en de jongens doen hun uiterste best.

Verder is het enige noemenswaardige nieuwtje dat we wat problemen hebben met het bouwen van het chassis. Niets al te ernstigs, gelukkig. Als we in deze fase geen problemen hadden, zou ik me zorgen maken. Het betekent dat we vooruitgang boeken. De mensen die op dit moment waarschijnlijk het hardst werken zijn die van de inkoopafdeling. Rond deze tijd van het jaar is het lastig om leveranciers te vinden. Dat kan uiteraard behoorlijk irritant zijn, maar wat ik eruit opmaak is dat de industrie volop draait en meer dan genoeg te doen heeft. En ik houd ervan als het lekker druk is.

De nieuwe FIA-voorzitter, Mohammed Ben Sulayem, gaat binnenkort met alle teams in gesprek, en dus ook met ons. Hij wil weten hoe iedereen ervoor staat en wat er leeft. Een soort algemeen overleg. Ik ken Mohammed Ben Sulayem nog uit mijn rallydagen, wat alweer een tijd geleden is. Het is een goeie vent. Alle FIA-voorzitters hebben hun eigen punten waarop ze een verschil willen maken, en ik weet dat Mohammed erg geïnteresseerd is in het autosportgedeelte. Hij is veertienvoudig kampioen in de Middle East Rally, dus dat is ook niet verbazingwekkend. Jean Todts grote kracht was het uitbouwen van de sport, en hij was toen hij voorzitter werd precies wat de FIA nodig had. Iedereen heeft zijn eigen sterke punten, hè. Ik moet in dit boek trouwens zeker iets over mijn rallytijd vertellen. Daar denk ik nog even over na.

Vrijdag 21 januari 2022

Steiner Ranch, North Carolina, Verenigde Staten

Ik heb net met Simone gepraat, die in Italië zit, en het idee is dat het chassis komende maandag bij Dallara in de assemblageruimte staat. De werkplaats, het IT-systeem en de voorraden zijn inmiddels in orde, dus we zijn er klaar voor. Dallara is de raceautofabrikant waarmee we de

auto ontwikkelen. We werken al met ze sinds 2016, en het zijn toffe gasten. De belangrijkste punten waar we samen naar kijken zijn aerodynamica, voertuigdynamica, ontwerp en structurele berekeningen. Ze helpen ons ook om de verschillende componenten te integreren met de motor en de versnellingsbak. Het is een goede werkrelatie, en ik ken de eigenaar van het bedrijf, Gian Paolo Dallara, al tientallen jaren. Zodra ze daadwerkelijk met bouwen beginnen, worden we waarschijnlijk overspoeld met problemen, maar dat is normaal. Dit is niet mijn favoriete deel van het jaar, maar het staat wel hoog op mijn lijstje. Want dit is het moment waarop onze dromen fysieke vorm beginnen aan te nemen.

Naast alles in Italië ben ik deze week vooral bezig geweest met budgetzaken. Sorry, eigenlijk moet ik zeggen: ‘ben ik deze week vooral in slaap gevallen bij’! Het is wat je noemt een noodzakelijk kwaad, en ik ben al de hele week in de weer om dingen goedgekeurd te krijgen door de raad van bestuur. Het zijn alleen nog losse eindjes, dus ik weet dat het eind in zicht is. De week na volgende week gaan we er vol tegenaan, maar in de tussentijd kan ik een hele lading zeurderige telefoontjes en e-mails verwachten zodra het bouwen van de auto begint. Waarom dit er niet is, waarom we dat niet hebben. Mijn halve leven gaat op aan het afhandelen van dat soort shit, maar weet je wat, ik vind het heerlijk. Waarom? Omdat als mensen niet zeuren, er niets gebeurt en ik niets te doen heb. Zo fokking simpel is het.

Donderdag 27 januari 2022

Steiner Ranch, North Carolina, Verenigde Staten

TWEE UUR ’S MIDDAGS

Ik ben al helemaal enthousiast omdat ik morgen naar Florida vlieg voor de 24 uur van Daytona. Die begint op zaterdagmiddag en eindigt op zondag. Ik ga één dagje (het is maar twee uur vliegen), en als ik heel eerlijk ben, doe ik dat eigenlijk vooral om bij te praten met vrienden. Kevin Magnussen rijdt er, en dat is mooi. Ik heb hem niet meer gezien sinds zijn vertrek bij Haas. Hopelijk wil hij nog steeds met me praten. Ik moet nog een berichtje naar Romain sturen om te kijken of hij ook komt. Hij doet in elk geval niet mee, maar hij woont in Miami, dus je weet het maar nooit. Met de auto kan hij er in vier uur zijn, en in Amerika is dat peanuts. Misschien dat we met zijn drieën een minireünie kunnen houden! Ik mis die jongens eigenlijk wel. We hebben samen krankzinnig veel meegemaakt.

Romain doet het sinds zijn vertrek heel goed in de IndyCar. Eerlijk gezegd verraste het me een beetje dat hij zo snel ging, want het is geen makkelijke sport. Met die dingen rijden vergt een hoop van je. Ik dacht

dat hij het aan het begin wel moeilijk zou hebben, maar niet dus. Waarschijnlijk vindt Romain het juist wel aantrekkelijk dat ze geen stuurbekrachtiging hebben en lastig te besturen zijn. Ik heb altijd gezegd dat hij op zijn goede dagen het niveau van een wereldkampioen had. Het lukte hem alleen niet om dat niveau consequent vast te houden. En als hij een slechte dag had, had hij ook écht een slechte dag. Waarschijnlijk werkt dat bij een hoop coureurs zo: als ze hun dag hebben, vegen ze de vloer met iedereen aan, maar helaas hebben ze niet vaak genoeg hun dag. Soms pushte Romain ook wat te veel. Uiteindelijk kun je als rijder de gebreken van een auto niet overstijgen, of hoogstens een heel klein beetje. Hij probeerde soms dingen te doen waartoe de auto niet in staat was, en dat was wanneer het fout ging.

Kevin was nog heel jong en onvolwassen toen hij in de Formule 1 kwam, en naar mijn mening was het beter geweest om nog een jaartje langer met een mentor te werken. Ik denk dat hij aanvankelijk ook in het verkeerde team zat. Bij de familie Magnussen zijn ze ouderwetse racers, en die moeten wat vrijheid hebben. Dat zat er bij McLaren niet in, en volgens mij heeft het Kevin afgeremd. Later verslechterde zijn reputatie, en vervolgens lag hij er een jaar uit. Als dat gebeurt, vooral op zo jonge leeftijd, gaat dat absoluut ten koste van je zelfvertrouwen. Ik denk dat hij het daarom bij ons zo goed deed. Wij gaven hem de vrijheid die hij nodig had en ondersteunden hem. Kijk, als je goed presteert op de baan, krijg je van mij zoveel vrijheid als je wilt. Zolang je precies doet wat ik zeg en verdomme niet crasht!

Ik hoop echt dat we even met zijn drieën kunnen praten. Zo ja, dan wordt het twintig minuten herinneringen ophalen en lopen Kevin en Romain me vervolgens een uur lang in de zeik te nemen. Zeker weten. Daar zijn ze meesters in.

Mensen vragen weleens wat ik in mijn vrije tijd doe, en als ik vertel dat ik graag op het vliegtuig stap om races te bezoeken, geloven ze me niet.

‘Je gaat naar een autorace? Ben je aan de drugs of zo?’

‘Maar het is het enige wat ik ken,’ zeg ik dan. ‘Wat moet ik anders?’

Ik vind heus nog wel andere dingen leuk. Uiteraard. Maar de autosport is het enige waarvoor ik op het vliegtuig stap of een toegangskaartje koop. En daarin sta ik niet alleen. De autosport neemt je hele leven over, en het is alles wat ik ken. Sinds 1986 houd ik me met niets anders bezig, en al mijn vrienden zitten in het wereldje. Vanochtend nog sprak ik mijn oude baas, Malcolm Wilson. Het team dat ik ooit voor hem runde, M-Sport, heeft de openingsronde van het World Rally

Championship van 2022 gewonnen in Monte Carlo, en daar hebben we een leuk praatje over gemaakt. Malcolm is een van de vier mensen – Malcolm, Niki Lauda, Carlos Sainz sr. en Gene Haas – die me in de autosport het meest hebben beïnvloed, en ik ben hem ontzettend veel verschuldigd. De sport kan soms een nogal incestueuze kliek zijn, maar zolang we niet letterlijk aan het fokken slaan: boeien.

Ik heb ooit tweehonderd dagen in één jaar met Carlos Sainz moeten doorbrengen…

Oké, hoe gaat het in Haas-land? Nou, zoals beloofd zijn ze begonnen met bouwen, en dat is fijn. Het chassis kwam een dag te laat terug uit Engeland, waar het gespoten is, maar die dingen gebeuren. Bij Dallara raakten ze er een klein beetje van in paniek, en ook van een paar vertraagde onderdelen. Vanwege corona komt dit jaar niets op tijd. Het hoort erbij, en ik maak me geen zorgen. De mensen in Italië wel, maar dat is waarmee ze hun brood verdienen. Misschien moet ik het de volgende keer maar op hun visitekaartjes laten drukken:

SIMONE RESTA – TECHNISCH DIRECTEUR BIJ HAAS F1 EN WERELDKAMPIOEN PIEKEREN.

We komen er wel.

Vanochtend heb ik mijn vrouw en dochter eraan herinnerd dat dit mijn laatste weekje thuis is voordat het allemaal weer begint.

‘Volgende week barst het circus weer los,’ zei ik.

Ze zeiden niet al te veel, maar ik voelde wat ze dachten: tien maanden rust!

De meeste mensen kunnen zich niets voorstellen bij de verstandhouding die ik met mijn gezin heb. Maar zo werkt het bij iedereen die dit gestoorde nomadenleven leidt. Ik heb mijn vrouw bijna dertig jaar geleden leren kennen, en in die tijd was ik al aan het rondreizen voor de autosport. Dat ik niet thuis ben voelt hartstikke normaal, terwijl het abnormaal voelt als ik wel thuis ben. Zij en onze dochter Greta hebben het nooit anders meegemaakt. Soms vraag ik me af wat er zou gebeuren als ons leven op zijn kop werd gezet en ik constant thuis was, maar daar sta ik niet al te lang bij stil. Al na een seconde of dertig begin ik te zweten en krijg ik hoofdpijn. Doodeng!

Voorseizoen
Zaterdag 5 februari 2022
Maranello, Italië

Daytona was leuk. Normaal ga ik er elk jaar naartoe, maar vanwege corona ben ik de afgelopen twee keer niet geweest. Het voelde geweldig

om terug te zijn. Ik ben maar zes uurtjes gebleven, al had ik er met plezier twee dagen van gemaakt. En ik heb me een slag in de rondte gekletst. Op dat gebied ben ik serieus de Koning. Weet je, fok die 24 uur van Daytona ook maar. Wat dacht je van een 24 uur van Günther? Dat zou pas echt een uitdaging zijn!

Hoe verslaafd ik ook ben aan de autosport, ik moet toegeven dat het fantastisch was om een paar uur te ontsnappen uit het Formule 1-wereldje. Het komt er niet vaak van, maar het gebeurt altijd precies op het juiste moment. Dat is waarschijnlijk ook waarom ik tijdens die uitjes zoveel klets. Want kijk, als ik ophoud met praten en vragen stellen, gaan mensen míj vragen stellen over de Formule 1, en dat zou alles verpesten. Ik mag niet stilvallen! De sfeer in Daytona is overigens heel anders dan in de Formule 1. Bij ons kan het er best serieus en zakelijk aan toegaan, terwijl alles in Daytona volkomen relaxed is. Zodra ik aankom, valt er een last van mijn schouders. Heerlijk.

Grappig genoeg was de eerste persoon die ik in de paddock tegenkwam Kevin. Hij reed rond in een golfkarretje, en volgens mij had dat ding een tikje te veel vermogen voor hem. ‘Wat is dit?’ zei ik. ‘Jij bent ook fokking overal!’ Ik geloof dat ons gesprek bijna een halfuur duurde, en het was leuk om bij te praten. Uiteraard kan ik niet voor hem spreken, maar ik heb zeker het idee dat we weer vrienden zijn. Een van de eerste dingen die Kevin zei was dat hij vorig seizoen niet graag voor ons had willen rijden, omdat we niet competitief waren. ‘Wat ook precies is wat ik zei toen ik je wegstuurde,’ antwoordde ik.

Op het moment dat ik Kevin en Romain liet weten dat we in 2021 niet met hen verdergingen, hadden Gene en ik al besloten om de auto van 2020 ook in 2021 te gebruiken. Ik probeerde ze ervan te doordringen dat met een oude en niet-competitieve auto rijden een impact op ze zou hebben, niet alleen qua carrière maar ook mentaal. Volgens mij kwam het destijds niet helemaal binnen, maar toen ze gedurende het seizoen de harde realiteit zagen, beseften ze dat Günther ze misschien wel een dienst had bewezen. Kevin heeft nu een goede baan: hij rijdt sportscars bij Chip Ganassi Racing in Amerika, en in Europa zit hij in het WEC-team van Peugeot met Paul di Resta en Jean-Éric Vergne. De race in Daytona was zijn debuut bij Chip Ganassi, en als hij geen lekke band had gekregen toen hij tweede lag, was hij waarschijnlijk begonnen met een overwinning. Hij doet thuis in Denemarken de laatste tijd ook een hoop F1-dingen, en daarnaast wat reclamespotjes. Ik ben echt blij voor hem. Hij is nog best jong, dus wie weet wat de toekomst voor hem in petto heeft.

Op dinsdag de eerste kwam ik aan in Italië. Ons kantoor in Maranello, waarvandaan ik altijd werk als ik hier ben en waar ik ook nu zit, bevindt zich op het terrein van het Ferrari-hoofdkwartier maar staat er verder los van. Dat kan ook niet anders. Zoals ik al zei, wil ik niet dat die hufters er met onze geheimen vandoor gaan! De regeling is tot stand gekomen nadat we in 2020 onze activiteiten besloten te evalueren, inclusief wat we deden op het gebied van techniek en ontwikkeling. Gene had altijd al aangekondigd dat hij om de vijf jaar zou bekijken of hij in de sport wilde blijven, en aangezien we in 2015 waren begonnen, was het daar in 2020 tijd voor. Gelukkig besloot hij me niet op straat te zetten, en vervolgens ben ik begonnen met evalueren.

Vanwege de introductie van het budgetplafond waren er bij Ferrari ontslagen gevallen. Dat zal bij veel teams gebeurd zijn, wat best triest is, maar in dit geval opende het ook nieuwe kansen. In die tijd zaten we nog bij Dallara, maar na een bespreking met Mattia, die al sinds zijn geboorte bij Ferrari werkt, ontstond het plan om naar Maranello te verhuizen en een paar van de ontslagen Ferrari-medewerkers in dienst te nemen. Ferrari had voordat het budgetplafond inging een nieuw gebouw neergezet, dat nu leeg zou staan, en omdat het niet direct in verbinding stond met hun F1-voorzieningen was het perfect voor ons. We hebben nog steeds een paar mensen bij Dallara zitten, maar lang niet zoveel als vroeger. Ik moet zeggen dat Maranello geen verkeerde plek is om te werken. Ik heb er meer vrienden om me heen dan ik kan bijhouden, en het eten is fokking geweldig.

Onze relatie met Ferrari is altijd positief geweest en blijft zich ontwikkelen. Ik denk dat het vooral mijn klik met Mattia is die ervoor zorgt dat de boel niet inkakt. We zijn al tijden vrienden, en als er problemen opdoemen, wat af en toe onvermijdelijk is, weten we hoe we er iets aan moeten doen. Of tenminste, hij weet dat. Ik ben agressief en koppig, terwijl hij verzoenend en makkelijk in de omgang is. Het werkt gewoon.

Het nieuwe simulatorprogramma vordert goed, en waarschijnlijk is het komende week al klaar voor Mick en Nikita. Vorige week is onze hoofdengineer, Ayao, langsgekomen om een paar sessies te doen met een testcoureur. Het schijnt heel goed gegaan te zijn. Er moet nog wat werk in de ontwikkeling worden gestoken, en ze zijn bezig om de laatste bugs eruit te krijgen, maar we zijn er bijna. Ik denk dat Nikita als eerste aan de beurt is, en ik ben benieuwd hoe hij het doet. Hopelijk krijgt ook Mick een kans vóór Barcelona, maar zo niet, dan zeker vóór Bahrein.

Gisteren was een belangrijke dag voor Haas, want we lieten als eerste team onze auto en kleurstelling voor het nieuwe seizoen zien. Natuurlijk is het nog maar een digitaal plaatje, maar voor de pers en het publiek is het de eerste glimp op een bolide die ontworpen is volgens het nieuwe technisch reglement. Daarbij horen, mocht je dat nog niet weten, 18-inchbanden, een bodem die de auto omlaagzuigt met behulp van het grondeffect, een vereenvoudigde voorvleugel en een dramatische achtervleugel. Ik zal de regels niet tot in detail bespreken, want dan val je in slaap. Maar voor de fans is de eerste presentatie van het jaar zoiets als eerste kerstdag, en iedereen begint vanaf dan echt uit te kijken naar het seizoen.

Simone zegt dat het in zijn twintigjarige carrière nog nooit zo ingewikkeld is geweest om een nieuwe auto te maken. ‘Ik kan me niet heugen dat ik zo’n grote verandering heb gezien,’ zei hij tegen me. De digitale afbeeldingen zien er fantastisch uit, maar wat we in Barcelona kunnen verwachten is nog steeds erg onzeker.

Dus waarom zijn we zo vroeg met de presentatie? Nou, toen Haas begon waren we altijd al het eerste team op de grid dat met de nieuwe auto kwam. Als kleinste team konden we onszelf daarmee even in de kijker spelen en voor publiciteit zorgen, en na een tijdje vond iedereen het vanzelfsprekend. Als je niet bij de grote teams hoort, is er normaal niet zoveel belangstelling voor je lancering, dus voor ons was het belangrijk om de eerste te zijn. Vorig jaar had het geen prioriteit, want toen presenteerden we een auto die in feite al gepresenteerd was. Wat heb je eraan om eerste te zijn als je met iets ouds komt? Dan sta je alleen maar voor gek. Nu alles weer nieuw is, willen we onze kroon terug.

Er komt een hoop kijken bij het presenteren van een nieuwe F1-auto. Je kunt niet meer gewoon een digitaal plaatje maken van de bolide die je aan het bouwen bent en dat samen met een persbericht de wereld in sturen. Zo ging het vroeger, maar de tijden zijn veranderd. Tegenwoordig moet je voor allerlei dingen eerst goedkeuring krijgen van een bataljon aan mensen. De raad van bestuur, de sponsors, de marketingafdeling. Er moeten veel hokjes afgevinkt worden, en er is altijd wel iemand ergens niet blij mee, en dan krijgen we vragen of moeten we iets veranderen. Maar des te sneller we het rond hebben, des te beter voor het team, want dan hebben we één zorg minder.

De grootste uitdaging is een afbeelding produceren die de pers en het publiek tevredenstelt door iets nieuws te laten zien, maar die tegelijk niet al te veel verklapt over de nieuwe mogelijkheden van de auto. Als je

daarmee de fout in gaat, geef je misschien iets cadeau aan de concurrentie. Ik denk dat het aardig gelukt is. Of dat hoop ik althans.

Het enige wat ik verder te melden heb is hoe het bouwen van de auto vordert. Ze wachten al de hele week op een stel onderdelen (die vertraagd zijn), en volgende week wordt het daardoor stressen geblazen. Nu de lancering achter de rug is, kan ik me er gelukkig op concentreren om samen met de jongens oplossingen te zoeken voor de allerlaatste problemen. Dat is waarschijnlijk mijn grootste talent binnen een F1-team, en ik vind het ook leuk om te doen. Wel een beetje zorgwekkend dat we achterlopen op schema, maar zolang de onderdelen arriveren op de nieuwe datum die de leveranciers hebben gegeven, moet het lukken. En zo niet… Nou ja, laat ik zeggen dat we dan een hele zak knikkers met stront eraan hebben, wat gegarandeerd een smeerboel wordt!

Ik heb nu dagelijks contact met Ayao, Simone en Stephen Mahon, die als wereldwijd programmamanager verantwoordelijk is voor het plannen en organiseren van de bouw van onze auto. De komende twee weken worden doorslaggevend, en ik moet precies weten hoe alles ervoor staat. Vooral als er iets mis is. Zoals ik al zei, is het een talent van me om te zorgen dat kleine probleempjes niet uitgroeien tot grote. Dat doe ik al heel lang, en volgens mij hebben de meeste mensen bij Haas respect voor mijn ervaring en waarderen ze het dat hun teambaas van aanpakken weet. Maar natuurlijk hebben ze er ook geen ene reet over te zeggen! Een van mijn taken is verslag uitbrengen aan Gene, dus of je het leuk vindt of niet, ik moet toch echt alles weten.

Mijn andere hoofdtaak is momenteel het team helpen met de voorbereiding op de raceweekenden. De lijst met dingen die nog gedaan moeten worden is zo lang als een olifantenslurf, en omdat ons team aanzienlijk kleiner is dan de andere en ik de eindverantwoordelijkheid heb voor het budget, moet ik bij vrijwel alles betrokken zijn. Misschien dat sommige mensen me een controlfreak vinden, maar als je een team al sinds dag één runt en deels verantwoordelijk bent voor de oprichting, is dat bijna onvermijdelijk. Iets wat zorgt dat ik er niet in doorschiet is dat ik mezelf altijd met goede mensen probeer te omringen. Zij houden me van dag tot dag mentaal gezond, en zolang ik weet dat ze overal bovenop zitten en goed werk leveren, kan ik een stapje terug doen, ze wat ruimte geven en me op iets anders concentreren.

Vorige week is er een nieuwe marketingdirecteur begonnen. Normaal zou het lastig zijn om op zo'n hectisch punt in het jaar een nieuwkomer in een hoge functie te zetten, maar nu niet. Voor zijn komst ben ikzelf altijd de facto marketingdirecteur van Haas F1 geweest, en

eerlijk gezegd beleefde ik daar weinig plezier aan. Ik deed mijn best, maar het was absoluut niet mijn pakkie-an. Marketingmensen hebben tegenwoordig allerlei kwalificaties, en ik ben helemaal nergens voor gekwalificeerd! Die vent is pas een week bezig, maar het verschil is nu al merkbaar. Ik heb nog niet gevraagd of het lastig is om de puinzooi op te ruimen die ik ervan heb gemaakt, maar dat hoor ik vast nog.

Vrijdag 11 februari 2022

Maranello, Italië

Aston Martin heeft net zijn nieuwe auto gelanceerd. Ik heb met onze jongens gepraat, en er zijn geen grote verrassingen. Er zullen nog acht andere presentaties voorbijkomen, maar pas in Barcelona weten we daar meer over. Onze eigen auto vordert goed. We hebben nog een hoop problemen, maar dat zijn positieve problemen. Of van die problemen waarmee je te maken krijgt als je een compleet nieuwe auto bouwt in plaats van een oude te gebruiken. Als ik rond deze tijd van het jaar nergens over in paniek ben, weet ik dat er iets mis is. En aan paniek is er geen gebrek. Het voelt weer zoals de goeie ouwe tijd, en hoewel we niet op de zaken vooruit willen lopen, overheerst in het team absoluut het gevoel dat er ook een goeie nieuwe tijd voor ons ligt. Dat heb ik onze mensen een jaar lang beloofd, maar dat het nu eindelijk zover lijkt te zijn is fantastisch. Iedereen begint enthousiast te worden. Ze zijn er klaar voor. Een hoopvolle sfeer is van levensbelang binnen elke sport.

Een auto ontwikkelen is een apart karwei. Het is verslavend, uitdagend, frustrerend, gekmakend, bevredigend. Een permanente worsteling. Hoe langer je doorwerkt, hoe meer je aan de ontwikkeling kunt doen en hoe beter je auto hopelijk is. Bij de rally is de deadline meestal de homologatie, maar bij de F1 is het je eerste test. Dat betekent dat je kunt blijven ontwikkelen tot het moment dat de auto voor het eerst de garage uit rolt, wat je helpt om zo veel mogelijk profijt te trekken uit de nieuwe regels. Je moet de beschikbare tijd goed gebruiken, tot op het allerlaatste moment. Als de auto een maand of zelfs een week voor de eerste test al klaar is, doe je iets verkeerd. Elke minuut telt.

Het budgetplafond heeft veel meer impact op de grote teams dan op de kleine, omdat wij niet alleen gewend zijn om met minder geld te werken, maar ook om daar zo veel mogelijk mee te bereiken. Hopelijk pakt dat in ons voordeel uit.

Een vraag die ik vaak over mijn rallydagen krijg is wat ik het meeste mis. Nou, afgezien van de mensen, die ik ontzettend mis, is dat vooral alle afwisseling tijdens het reizen. Bij de Formule 1 is het circuit, hotel, circuit, hotel, circuit, hotel, circuit, hotel, circuit, vliegveld.

Misschien dat je op de donderdag- of vrijdagavond in een restaurant kunt eten, maar meestal verdeel je je tijd tussen de baan en het hotel. Ik denk dat het voor muzikanten net zo werkt. Als je aan het touren bent, kom je voornamelijk in steden, dus dan is het: podium, hotel, vliegveld. Je krijgt nooit tijd om de stad of het land te bekijken. Of in elk geval niet veel. Bij de rally gingen we altijd eerst een maand testen in Afrika, en dan zaten we elke nacht in een ander hotel op een andere plek. We leerden de diverse landen kennen en hadden contact met de mensen, en ook dat laatste gebeurt in de Formule 1 vrij weinig. Eigenlijk hebben we nog het meeste contact met hotelreceptionisten en obers.

Iets wat ik mis uit de begintijd van mijn rallycarrière is het gebrek aan organisatie. Toen ik in de jaren tachtig begon, voelde alles nog heel vrij en ongestructureerd, en dat had er deels mee te maken dat we nog geen mobiele telefoons hadden. Je kreeg een auto, je ging testen, en aan het eind van de dag faxte je door wat er wel en niet was gebeurd. Dat was vaak de enige manier om te communiceren, dus als je een nieuw onderdeel nodig had en geen telefoon kon vinden, wat vaak het geval was in Afrika, moest het zo. Uiteindelijk is dat veranderd, en daarmee ook de houding van de coureurs. Een rallycoureur zit tegenwoordig veel dichter bij een F1-coureur. Vooral omdat goed voor ze gezorgd wordt en alles geregeld is. Maar het zijn nog steeds weirdo’s. Dat is een vereiste. In de Formule 1 moet je in topvorm zijn, en in de rally moet je een beetje gek zijn.

De variabelen lopen in de rallysport veel meer uiteen dan in de F1, dus je moet je meer aanpassen aan de omstandigheden. Ik bedoel niet alleen het terrein, maar ook het weer en het klimaat. Neem de Rally van Monte Carlo. Het kan gebeuren dat je bij de ene etappe met ijs te maken krijgt, terwijl de volgende kurkdroog is. Daarnaast is het van cruciaal belang om dingen op eigen houtje te kunnen. In de F1 heb je een heel team engineers die je vertellen wat je moet weten en doen, maar in de rally heb je alleen je navigator. Je moet meer een allrounder zijn, denk ik.

Mijn enige andere uitdaging deze week – en het is iets wat ik echt rond wil krijgen vóór Barcelona – zijn de laatste paar sponsorcontracten. We hebben zelf geen directeur sponsoring in huis maar laten het voorbereidend werk doen door agentschappen, die vervolgens een kennismakingsgesprek regelen. En met wie mogen die bofkonten onderhandelen als ze er interesse in hebben om Haas F1 te sponsoren? Met mij. Ik ben vaak bang dat ik mensen afschrik, maar momenteel gaat het best oké. Er heeft nog niemand gegild of de politie gebeld. Als die contracten niet allemaal getekend zijn vóór Barcelona, is het overigens

ook niet het einde van de wereld, maar het moet gebeuren voor we gaan racen.

Zondag vlieg ik naar het Verenigd Koninkrijk. We hebben een fabriek in Banbury, en daar hebben ze het behoorlijk druk. Eigenlijk heeft iedereen het behoorlijk druk. Toen ik laatst klaagde dat ik niet genoeg tijd had, kwam iemand met de suggestie om mezelf te klonen. ‘Ben je fokking gestoord?’ zei ik. ‘Dan heb ik constant ruzie met mezelf. Het zou een nachtmerrie worden!’ Meer dan één Günther? *No grazie*.

Vrijdag 18 februari 2022

Maranello, Italië

Op maandag de veertiende is de F1-commissie samengekomen in Londen voor de eerste vergadering van het jaar. Het was voor het eerst dat de nieuwe FIA-voorzitter erbij was, mijn oude vriend Mohammed Ben Sulayem, en er viel een hoop te bespreken. Het eerste op de agenda was de Grand Prix van Abu Dhabi van vorig seizoen. Jezus, niet weer! Hoeveel keer gaan we dat nog doorlopen? Ik mag niet vertellen wat er gezegd is, maar laten we het erop houden dat bepaalde commissieleden geen blad voor de mond namen en dat ik me zeker niet verveeld heb. Eigenlijk had ik zelfs met alle plezier een toegangskaartje gekocht, maar dat was niet nodig. Eerste rij, maar geen popcorn.

Het volgende agendapunt waren de sprintraces. Eerst hebben we de drie van het afgelopen seizoen geëvalueerd, en iedereen was het erover eens dat het format een succes is. Er werd voorgesteld om er het komende seizoen nog drie aan toe te voegen, en wel tijdens de Grand Prix van Emilia-Romagna, die van Oostenrijk en die van Brazilië. Ik denk dat het puntensysteem iets anders zal werken, maar verder blijft alles hetzelfde. Wat mij betreft zijn die races hartstikke goed voor de sport, want ze zorgen voor extra waarde zonder dat we echt veel nieuws hoeven te doen. Eerlijk gezegd zou ik er nog wel meer willen zien, in plaats van meer Grands Prix.

Het laatste belangrijke gespreksonderwerp was wat er moet gebeuren als races worden ingekort vanwege weersomstandigheden. Naar aanleiding van België, waar iedereen vorig jaar zowat van de baan spoelde, stelde de commissie voor om de regels aan te passen. Bijvoorbeeld door alleen punten uit te delen als de auto die vooroprijdt minimaal twee rondes heeft afgemaakt zonder tussenkomst van een (virtuele) safetycar. Daar kan ik me in vinden.

En ja, Michael Masi stopt als raceleider, wat natuurlijk te maken heeft met de gebeurtenissen in Abu Dhabi. Ik vind het goed van de FIA dat ze hem bij de sport betrokken houden en hem niet helemaal

wegsturen, maar na die hele toestand kan hij zeker niet verder als raceleider. Of je nou achter zijn beslissingen staat of niet, duidelijk is dat hij onder een vergrootglas zou komen te liggen en dat overal vraagtekens bij geplaatst zouden worden. Ik heb er niet met FIA-mensen over gepraat, dus dit is puur mijn eigen mening. Toch mag ik Michael graag, en wat er vorig jaar ook gebeurd mag zijn, hij heeft belachelijk veel kritiek en beledigingen over zich heen gekregen. Gewoon niet normaal.

Ik was dinsdag in onze fabriek in Banbury, waar ik eventjes contact had met Nikita. Buiten het seizoen probeer ik altijd zo veel mogelijk afstand te houden van de rijders, omdat ik ze gedurende het seizoen constant zie. Maar het lijkt oké met hem te gaan. Hij heeft het vorige week naar zijn zin gehad in de simulator, en het computerprogramma vordert.

Op woensdag vloog ik terug naar Italië, waar ik de dag doorbracht bij Dallara en daarna doorreed naar Maranello. Daar zit ik nu. Gisterochtend hebben we om vijf uur voor het eerst de motor laten draaien. Een paar uur later dan gepland, maar het klonk fokking fantastisch. Altijd een mooi moment, weet je wel, en iedereen is positief. Hoe snel hij wordt? Dat weten we pas over een week. Maar we zijn er bijna, en morgenochtend transporteren we de auto van Italië naar Barcelona. Vanaf hier kan ik trouwens de nieuwe Ferrari op de achtergrond horen. Ons kantoor kijkt uit op de testbaan van Fiorano, maar de zonnewering is dicht, dus ik zie niks. Je zou haast denken dat ze me niet vertrouwen.

De sponsors heb ik nog steeds niet helemaal rond. Er lopen een paar discussies over de plekken waar de logo's moeten komen, maar we zijn er bijna uit. Vanmiddag ga ik met een paar mensen bellen, dus wie weet lukt het vandaag al.

Het echt grote nieuws van deze week, niet alleen voor Haas maar voor de autosport in het algemeen (om over de modewereld nog maar te zwijgen), is dat ons socialmediateam een video heeft gepost waarin ik teamkleding show. En in plaats van dat ik gewoon stilletjes met mijn handen in mijn zakken naar de camera sta te kijken, heeft iemand 'Careless Whisper' van George Michael eronder gezet! Opeens begonnen mensen op kantoor te lachen, en voordat ik het wist kreeg ik een mailtje van mijn zakenpartner in de Verenigde Staten met iets als 'Kijk eens, Günther, je bent een supermodel!'. Mijn vergissing was dat ik inderdaad op de link klikte. 'Wat is dit in godsnaam?' zei ik. Sommige beelden staan voor eeuwig op je netvlies gebrand. Ik ben getraumatiseerd! Een paar minuten later kreeg ik een berichtje van mijn dochter. 'Ziet er goed

uit, pap!' schreef ze. 'Je bent een geweldig model.' Waarom doen mensen me zoiets aan? Ik heb ook gevoelens hoor!

Hoe dan ook, onze volgende stop is Barcelona. Eerlijk gezegd ben ik ontzettend nerveus. Het team en ik hebben ons uiterste best gedaan om een auto te verzorgen die ons weer competitief maakt, en het uur van de waarheid komt nu heel dichtbij.

Testen
Dinsdag 22 februari 2022
Circuit de Barcelona-Catalunya, Spanje
NEGEN UUR 'S OCHTENDS

Ik kwam vanmorgen om zes uur bij het circuit aan, en de eerste persoon die ik zag was Stuart, onze perschef, die rondliep met een bezorgd gezicht.

'Günther, we moeten praten,' zei hij.

Ik dacht: shit, daar heb je het gelazer alweer. Het testen is nog niet eens begonnen, en er zijn nu al problemen.

Hij vertelde dat Rusland mogelijk op het punt stond Oekraïne binnen te vallen. Voor andere teams zou dat op zich niet zo'n probleem zijn, maar voor ons kan het rampzalig worden. We hebben namelijk niet alleen een Russische coureur maar ook nog een Russische titelsponsor. Ik wil er eigenlijk niet eens over nadenken.

Een uurtje later kwam ik Nikita tegen. Iedereen probeert in zijn bijzijn zo normaal mogelijk te doen, maar als je het over olifanten in de kamer hebt, is dit er eentje met het formaat van een fokking berg! Nou ja, met de voorbereidingen in de garage gaat het in elk geval oké. Het grootste probleem waar we rekening mee houden is dat we op het rechte stuk last krijgen van *porpoising* en dus gaan stuiteren. Het komt door de manier waarop de nieuwe auto's *downforce* genereren, namelijk het grondeffect. Dat zuigt de auto naar de baan, maar als hij op topsnelheid komt, wordt de bodemvrijheid heel laag, wat ervoor kan zorgen dat de luchtstroom onder de bodem afgesneden wordt. Op dat moment veert de auto juist omhoog. Vervolgens wordt er weer downforce gegenereerd en begint het hele proces opnieuw. Maar goed, daar mag het technisch team zich voorlopig zorgen over maken. Laten we hopen dat ze er iets aan kunnen doen.

De rest van de dag heb ik bijgepraat met de jongens en interviews gegeven. Iedereen wil meer weten over dat gedoe met Rusland, maar wat kan ik erover zeggen? Ik ben Vladimir Poetin niet! Ik bleef steeds maar hetzelfde herhalen tegen de verslaggevers: 'Zullen we het anders over de

auto of het team hebben? Ik bedoel, dat is waarom we hier zijn, toch?' De boodschap kwam over.

Het is fijn om iedereen weer bij elkaar te hebben. Nu maar hopen dat de nieuwe auto net zo goed is als we denken.

Woensdag 23 februari 2022

Circuit de Barcelona-Catalunya, Spanje

TWEE UUR 'S MIDDAGS

Ik heb een beroerde nacht gehad. Mijn hersenen lijken net een soort tredmolen, en er komen van alle kanten afleidingen op me af. Het was nog donker toen we naar het circuit vertrokken, dus ik heb geprobeerd onderweg wat extra slaap te pakken. Bij aankomst heb ik ontbeten, en daarna ben ik direct naar de garage gegaan. Het weer is in elk geval oké. Je moet het van de zonnige kant bekijken.

Nikita ging als eerste de baan op, maar na twintig rondes ontdekten we een lek in het koelsysteem, en het kostte waardevolle testtijd om dat te fixen. Zul je verdomme net zien. Voor de lunch reed hij wel weer op de baan, zij het maar een paar rondjes.

Voor een eerste ochtend was het behoorlijk kut, en 's middags ging het niet veel beter. Mick zat het grootste deel van de sessie uit zijn neus te vreten omdat hij schade aan zijn vloer had en maakte dus maar drieëntwintig rondes. Alleen Bottas en Kubica van Alfa Romeo reden er minder dan onze coureurs. Lekker begin!

Weet je, vandaag zei een vriend dat als ergens ter wereld een drol op de weg ligt, ik er gegarandeerd een keer in trap. 'Günther,' zei hij, 'ik mag je graag, maar je bent een wandelend rampgebied!' En dat is dan een goede vriend van me, dus ga maar na wat de lui zeggen die me niet mogen! Op zich was het een grapje, maar de afgelopen drie jaar is alles wat ik heb aangeraakt naar de haaien gegaan! Dus ik zei tegen die vriend: 'Het is niet alleen mijn schuld, eikel. Ik heb gewoon nooit eens een meevaller!'

Na de test had ik een vergadering met Stuart en daarna een heel lang telefoongesprek met Gene. Hij maakt zich zorgen over die situatie in Rusland en heeft morgen na de test een bespreking gepland staan met de raad van bestuur van Haas Automation. Ik heb ook al een paar sponsors aan de lijn gehad die willen weten wat onze reactie wordt. Iedereen wil antwoorden, maar die heb ik niet. Stuart vindt dat ik me gedeisd moet houden en niet met de pers moet praten, en dat lijkt me een goed idee. Fijn om daar even pauze van te hebben.

Vroeg naar bed. Ik ben doodop!

Donderdag 24 februari 2022

Teamhotel, Barcelona, Spanje

TIEN UUR ’S AVONDS

Jezus christus, wat een dag! Ik heb aantekeningen moeten maken om niets te vergeten!

Toen ik wakker werd bleek dat Rusland inmiddels Oekraïne was binnengevallen. Top zeg! Uiteraard vind ik het heel rot voor alle mensen die er direct door getroffen worden, maar op dit moment moet ik zorgen dat mijn eigen schip niet strandt, snap je? In de autosport zijn alle ogen op ons gericht. Ik heb mijn telefoon vanmorgen pas aangezet toen ik bij de baan kwam, want ik wist dat hij meteen roodgloeiend zou staan. En inderdaad, ik had al meer dan honderd berichtjes en een stuk of zeventig voicemails.

De eerste persoon die ik zag was een van onze engineers, en hij maakte me gelijk aan het lachen. ‘Günther,’ zei hij, ‘alleen Haas speelt het klaar om een Russische rijder én een Russische sponsor te hebben op het moment dat er een Russische oorlog losbreekt en de hele wereld in één klap een hekel heeft aan Rusland!’

Ik plaste zowat in mijn broek, maar hij had wel gelijk. Ik denk dat er een vloek op ons rust. Misschien dat Kevin en Romain erachter zitten? Voor mijn gevoel heb ik het goedgemaakt met Kevin, maar je weet maar nooit. Misschien zitten ze op dit moment thuis spelden in een Günther-poppetje te steken!

Nog iets anders waarin die grappende engineer gelijk had: als je een Russische sponsor én een Russische coureur hebt, wil letterlijk iedereen weten hoe je van plan bent op de invasie te reageren. Het was behoorlijk intens, en we hebben meteen besloten om niets tegen de pers te zeggen voordat ik met de raad van bestuur had gepraat. Vervolgens moest ik zorgen dat ze in de garage verder konden testen zonder afleidingen. Dat was op zich wel te doen omdat ze allemaal zo geconcentreerd bezig waren, maar ik heb een heel lastig gesprek met Nikita moeten voeren. Zijn vader, Dmitri, heeft een meerderheidsbelang in onze hoofdsponsor, Oeralkali, en onderhoudt nauwe banden met Vladimir Poetin. En uiteindelijk wil ik niet dat ons team geassocieerd wordt met iemand die een fokking oorlog begint, snap je? Nikita zei dat hij geen interesse had in politiek en gewoon wilde rijden. Ik snap wat hij bedoelt, maar het is wat groter dan dat. Iedereen heeft het er heel moeilijk mee.

Op het circuit ging het aardig. Niet geweldig, maar beter dan gisteren. Mick ging al vroeg de baan op, zette een snelste tijd van 1:21.949 neer en reed in totaal zesenzestig rondes, wat evenveel is als een hele Spaanse GP. Hij leek tevreden. Nikita kwam tijdens zijn run na

zeven rondes stil te staan met een beschadigde brandstofpomp. Er volgde een rode vlag. Onze mensen hebben zich helemaal kapotgewerkt om het probleem te fixen, en in zijn voorlaatste ronde reed hij 1:21.512 en zette hij ons totale aantal rondes op 108. Op vrijdagochtend mag Nikita beginnen, en ’s middags zal Mick de test afsluiten.

Wat de jongens in de garage gefocust houdt is dat ze allemaal potentieel zien in de auto. En in tegenstelling tot al het andere is het potentieel van de auto iets tastbaars. Het is echt. Natuurlijk is de Russische invasie ook echt, maar daar kunnen we niets aan veranderen. Van het begin af aan hebben we een stortvloed van meningen over ons heen gekregen, en dat is geen moment opgehouden. Twee dingen die iedere volwassene ter wereld heeft zijn een mening en een poepgat, en de uitkomst van die optelsom is een enorme berg bullshit.

Direct na de test ben ik naar mijn kantoor gegaan voor de bestuursvergadering. Er werd om mijn mening als teambaas gevraagd, en die heb ik gegeven. ‘Haal de Oeralkali-logo’s eraf,’ zei ik, ‘maak de auto wit, en zeg tegen de hele fokking wereld dat dát onze reactie is.’

De bestuursleden waren het stuk voor stuk met me eens, dus na een paar minuten zat de vergadering er alweer op. Er hoefde niet gedebatteerd te worden. Dit is gewoon iets wat moet gebeuren, zowel in het belang van Haas als van de sport. Als we Oeralkali aanhouden als sponsor en hun logo op de auto laten staan, worden we gekruisigd door de media, de fans en de FIA. Dat zou zelfmoord zijn, en ik heb al genoeg op mijn bord!

Na de bestuursvergadering belde ik de voorzitter van Oeralkali om te vertellen wat we hadden besloten. Volgens mij zag hij het al wel aankomen. Ik had op zich ook Nikita’s vader kunnen bellen, maar onze gesprekken lopen altijd uit op ruzie. Hoewel het aan onze kant een unanieme beslissing was, heb ik de voorzitter van Oeralkali gevraagd om me wanneer het uitkomt te vertellen hoe zij erover denken. Ik heb nog niets gehoord. We zitten in wat mensen tegenwoordig een zeer ‘fluïde situatie’ noemen. Dat betekent in feite dat niemand een flauw idee heeft wat er gaande is. Ik hoor die term de laatste tijd veel. Het is trendy.

‘Ik weet niet meer hoe ik mijn werk moet doen.’

‘Ach, geen zorgen, man. Je zit gewoon in een fluïde situatie!’

Wat een slap gelul.

Hoe dan ook, vanavond om zes uur heeft Stuart de volgende verklaring doen uitgaan naar de pers:

Het Haas F1 Team zal zijn VF-22 presenteren in een effen witte kleurstelling, zonder de Oeralkali-branding, voor de derde en laatste

testdag op het Circuit de Barcelona op vrijdag 25

februari. Zoals gepland rijdt Nikita Mazepin de ochtendsessie en neemt Mick Schumacher het ’s

middags over. Op dit punt worden er geen verdere uitspraken gedaan over deals met teampartners.

En die laatste zin meen ik godverdomme! Laat me gewoon met rust.

Meer konden we vandaag niet doen, maar volgens Stuart heeft het gewerkt, in die zin dat het geholpen heeft om de pers, de fans en de FIA tevreden te stellen. Zij weten niet dat we de relatie met Oeralkali nog niet daadwerkelijk beëindigd hebben, maar zo houden we ze op afstand tot we ons besluit openbaar kunnen maken. Zoals Gene gisteravond tegen me zei: ‘Momenteel draait alles om schadebeperking.’

Mijn plan is om morgen de dag door te komen, terug naar huis te vliegen en me gedurende het weekend gedeisd te houden. Ik ga wat tijd met mijn gezin doorbrengen en mijn grote mond houden. Gisteren en vandaag heb ik geen woord tegen de media gezegd, en de geruchtenmachine draait op volle toeren.

‘Günther is op straat gezet,’ zeiden ze. ‘Haas ligt onderuit!’

En nog meer lulkoek.

Daarnaast bleef Netflix de hele dag bij me aankloppen. Volgens Stuart is het nieuwe seizoen van *Drive to Survive* een paar dagen geleden begonnen, wat betekent dat ik gezeur kan verwachten van de halve grid terwijl het de andere helft geen reet boeit. Het is maar een tv-programma, en het is goed voor de sport.

Na alle gebeurtenissen van de afgelopen dagen heb ik hoge verwachtingen van dat nieuwe seizoen van *Drive to Survive*, want zo krijg ik tenminste weer eens vragen over iets anders dan Rusland en Nikita. Althans, dat hoop ik. Over de meeste onderwerpen wil ik best iets zeggen, maar over politiek en dit soort shit wat minder graag.

Zodra we het publiek op de hoogte stellen, wil ik allereerst reageren op het gerucht dat Haas over de kop zou gaan als we Oeralkali laten vallen. Veel van onze fans en supporters maken zich oprecht zorgen over de toekomst van het team. Financieel staan we er best goed voor, dus er is geen reden tot bezorgdheid. Het leven draait om het overwinnen van obstakels, en ik heb al een paar mensen gebeld. Het komt wel goed. Op dit moment, nu het gesprek met Oeralkali achter de rug is, moeten we vooral zorgen dat het team zich niet bedreigd voelt. En dat is volgens mij ook niet het geval, afgezien van één coureur die het waarschijnlijk een

beetje in zijn broek doet. Anders dan de andere teambazen ben ik persoonlijk betrokken geweest bij het aannemen van al onze werknemers. De mensen vertrouwen me, en we zijn één grote familie. De Addams Family misschien, maar wat dan nog?

Terwijl ik dit schrijf, zit de FIA erover te vergaderen wat er met Russische rijders en de Russische Grand Prix moet gebeuren. Ik heb vanavond al leden van de Wereldraad aan de telefoon gehad die mijn mening wilden. Maar dan alleen om hun eigen mening te rechtvaardigen, en daar doe ik niet aan mee. Ik houd er niet van om gebruikt te worden. Dit is een beslissing die ze zelf moeten nemen. Als de uitkomst wordt dat ze geen Russische coureurs op welke Grand Prix dan ook willen, maakt dat mijn leven een stuk makkelijker, maar we zullen zien. De beste uitkomst voor iedereen was natuurlijk geweest dat Rusland sowieso nooit Oekraïne was binnengevallen.

Toen ik een paar uur geleden aankwam in het hotel, belde ik Gertie, die gelukkig niet al te veel vragen over Rusland stelde. Ze maakte zich zorgen om me, dus ik heb laten weten dat alles oké is. Ik heb iets gegeten en daarna mails en berichten beantwoord. Als ik op een schaal van één tot tien moest aangeven hoe kut deze dag was, krijgt hij een miljoen.

Serieus, wie zou mijn leven willen?

Vrijdag 25 februari 2022

Circuit de Barcelona-Catalunya, Barcelona, Spanje

VIER UUR ’S MIDDAGS

Toen ik vanmorgen bij de baan aankwam begon alles meteen in de soep te lopen. Voor de verandering. Echt letterlijk op het moment dat ik de garage binnenstapte klaagde een monteur dat ze een lek in het oliesysteem hadden gevonden, en tijdens de twee testsessies maakten we niet meer dan negen rondjes. Als je alles bij elkaar optelt hebben we gedurende de drie testdagen eigenlijk maar één volle dag kunnen testen. Zo gaat het soms. Maar het belangrijkste is dat we een hoop geleerd hebben over de auto en bezig zijn het porpoising-probleem op te lossen. Volgens mij kampt tachtig procent van de teams ermee.

Natuurlijk gaat de Ruslandsituatie gewoon door, maar onze maatregelen zijn tot nu toe positief ontvangen. Ik wist niet zeker hoe ze zouden uitpakken, maar volgens mij zijn we wel tevreden. De FIA heeft een verklaring doen uitgaan over de Russische Grand Prix, die wordt afgeblazen. Geen woord echter over Russische coureurs. Maar hoe je het ook wendt of keert: er zit maar één Russische coureur in de F1, en die werkt voor mij! Typisch weer. We zullen zien. Op dit moment wil ik gewoon naar Gertie en Greta toe.

Voorseizoen

Woensdag 2 maart 2022

Steiner Ranch, North Carolina, Verenigde Staten

TWEE UUR ’S MIDDAGS

Sinds dat persbericht de deur uit is, probeert iedere coureur met een fokking superlicentie mijn kont te likken. Ik ben altijd al een populaire gast geweest, weet je, maar als mensen denken dat je een Formule 1-stoeltje te vergeven hebt, krijg je een turbo op je reputatie. Tien minuten geleden ontving ik een berichtje waarin een rijder, die ik niet bij naam zal noemen, gewoon op de man af vroeg of ik Nikita zou laten vallen. En als ik dat deed, konden we dan eens praten? Ik dacht: wat de fok, gast, ben je niet goed bij je hoofd? Op dit moment loopt iedereen met me weg. *It’s Günther time!*

De situatie rond Nikita is momenteel mijn grootste zorg, en de problemen blijven zich opstapelen. Zelfs als we zouden besluiten hem in het team te houden, zou hij vanwege de sancties die sommige landen tegen Russische staatsburgers hebben ingesteld niet aan alle races kunnen meedoen. En wat moeten we dan als Mick een keer wordt opgeroepen door Ferrari? Dan kan het erop uitdraaien dat ik maar één enkele reservecoureur ter beschikking heb. De komende dagen moeten we een beslissing nemen. En als we niet met Nikita verdergaan, zullen we heel rap een vervanger moeten regelen.

Zaterdag 5 maart 2022

Steiner Ranch, North Carolina, Verenigde Staten

ACHT UUR ’S AVONDS

Op vrijdag de vierde hebben Gene en ik besloten onze banden met Nikita en Oeralkali officieel te verbreken. Het lijkt me duidelijk dat het een voor de hand liggende keuze was, maar voordat we ze op de hoogte konden stellen, moesten we nog een hoop regelen met de FIA. We waren inmiddels op het punt dat andere sponsors dreigden te vertrekken als we geen actie ondernamen, dus als we nog wat langer hadden gewacht, zaten we nu misschien helemaal zonder sponsoring.

Die middag reed ik met mijn dochter naar Ashville, in het westen van North Carolina, voor een zwemwedstrijd de volgende dag. En vanmorgen om drie uur, toen zij nog diep in slaap was, ben ik opgestaan voor een bespreking met Stuart. Hij zat in het Verenigd Koninkrijk. Er moest nog bizar veel afgehandeld worden voordat we ons besluit bekend konden maken, en we moesten ook brieven schrijven en mailtjes sturen om Oeralkali en Nikita in te lichten. Het was een rotklus, maar rond zes

uur ’s ochtends was alles klaar om te versturen, wat betekende dat ik terug naar bed kon. De verklaring hebben we bewust kort gehouden:

Het Haas F1 Team heeft ervoor geopteerd om met onmiddellijke ingang het naampartnerschap met Oeralkali en het rijderscontract van Nikita Mazepin te beëindigen. Zoals iedereen binnen de Formule

1-gemeenschap is het team geschokt en bedroefd door de invasie van Oekraïne en hoopt het op een snelle en vreedzame oplossing van het conflict.

Nadat we vanmiddag terugkwamen uit Ashville, ben ik direct naar mijn studeerkamer gegaan om iets te doen aan alle opschudding waarvoor onze verklaring heeft gezorgd. Ik had mijn telefoon uitgezet omdat ik met mijn dochter op pad was, en toen ik hem weer opstartte ging hij een minuut of tien helemaal over de rooie. Alsof hij wilde zeggen: ‘Waar heb jij godverdomme uitgehangen, Günther?’

Stuart heeft een hoop van de e-mails opgevangen, maar mensen die me persoonlijk kennen willen me allemaal spreken. Wat moet ik zeggen? Ze weten waarom we de banden met Oeralkali en Nikita verbreken. En daarmee is alles gezegd. In de loop van de dag kwam steeds vaker de vraag wie Nikita gaat vervangen, en dat is wat mij nu ook bezighoudt. Ik heb er morgenochtend gelijk een bespreking over met Gene. Eerlijk gezegd weet ik nog niet wat we gaan doen. Als reserverijder lijkt Pietro Fittipaldi de meest voor de hand liggende keuze, maar hoewel hij Romain een aantal keer heeft vervangen, zou hij in wezen nog een rookie zijn. Volgens mij hebben we nu vooral ervaring nodig, en zo denkt Gene er ook over. De definitieve beslissing ligt bij hem, maar we hebben nog geen duidelijke opvolger.

Zondag 6 maart 2022

Steiner Ranch, North Carolina, Verenigde Staten

VIJF UUR ’S MIDDAGS

Gene Haas kan soms met hele goeie ideeën komen, en toen we vanmorgen bespraken wie Nikita moest vervangen heeft hij zichzelf overtroffen.

‘En als we Magnussen nou eens terughalen?’ zei hij. ‘Denk je dat hij het zou doen?’

‘Jezus christus, Gene,’ zei ik. ‘Je bent een fokking genie, weet je dat? We hebben een paar weken geleden een goed gesprek gevoerd in Daytona, en volgens mij doet hij het wel als hij kan. Ik ga met hem praten.’

Eerlijk gezegd had ik geen idee of Kevin daadwerkelijk zou willen terugkomen naar Haas, maar voor mijn gevoel kon ik hem wel overtuigen. Twee dingen waar ik goed in ben, naast aan één stuk door slap lullen, zijn slechtnieuwsgesprekken voeren en mensen overtuigen. Dat is mijn volledige skillset. Mocht ik ooit een nieuwe baan zoeken, dan zet ik dat wel op mijn cv.

Naam: Günther Steiner.

Geboortedatum: een fokking eeuwigheid geleden.

Vaardigheden: slap lullen, slecht nieuws, intens overtuigen.

Over slechtnieuwsgesprekken gesproken: voordat Gene en ik erop uitkwamen om Kevin te benaderen, hadden we al besloten om het stoeltje niet aan Pietro aan te bieden. Hij nam het goed op, maar uiteraard was hij erg teleurgesteld. Kijk, ik wil niemand teleurstellen, maar ik moet doen wat het beste voor het team is. Klaar. We moeten terug zien te komen waar we waren, en ik kan geen risico's meer nemen. Eén rookie is genoeg.

Laat ik erbij zeggen dat Genes suggestie niet zomaar een schot in het duister was. Om te beginnen kennen we Kevin goed, en hij kent ons. De auto mag dan nieuw zijn, maar de meeste teammedewerkers zijn hier al langer, en het zou te gek zijn als een rijder de garage in stapte, een paar handen schudde en er gelijk tegenaan kon. En natuurlijk denken we ook aan Mick. Kevin heeft ruim honderd Grands Prix op zijn naam staan, en Mick zou alleen maar profiteren van al die ervaring. Op die manier krijgen we hopelijk ook beter in beeld hoe goed Mick is, want dat weten we nog niet. Bovendien mag iedereen bij Haas Kevin graag. Hij is volkomen apolitiek, en net zoals wij wil hij gewoon racen. En als laatste maar zeker niet minst belangrijke overweging: hoe kunnen Gene en ik beter aan het team laten zien dat we de goeie ouwe tijd willen doen herleven dan door een rijder uit die goeie ouwe tijd in dienst te nemen?

Tegen de tijd dat ik mijn telefoon pakte om Kevin te bellen, had ik mezelf er al van overtuigd dat hij geknipt was voor de klus.

Kevins reactie was even ingetogen als altijd. Hij is een rustige en gereserveerde persoonlijkheid, en toen ik vroeg of het hem iets zou lijken om bij Haas terug te komen en uitlegde waarom dat volgens ons goed zou werken, zei hij iets in de trant van: 'Ja, oké dan maar.' Ik dacht: wauw, fijn dat je net zo enthousiast bent als ik, Kevin!

We moeten de details nog doorspreken en hem loskrijgen uit zijn contract met Chip Ganassi en Peugeot, maar het zou me verbazen als ze hem iets in de weg legden.

Wat een geweldige manier om dit heel moeilijke weekend te beëindigen. De toekomst begint hier.

Maandag 7 maart 2022

Steiner Ranch, North Carolina, Verenigde Staten

VIJF UUR ’S MIDDAGS

Toen ik vanmorgen wakker werd had ik een paar berichtjes van Pietro’s vader. Net als zijn zoon was hij teleurgesteld dat het stoeltje naar een ander ging, en hij gaf in ongezouten bewoordingen zijn mening. Geeft niet. Ik ben het gewend, en ik begrijp het volkomen.

Hoe dan ook, vergeet die opmerking van gisteren dat de toekomst hier begint. De situatie is eerst van klote naar zwaar klote gegaan, toen naar positief door Kevin, en nu weer terug naar klote. De tests in Bahrein beginnen op donderdag 10 maart, en ik kreeg gisteravond laat te horen dat onze luchtvracht nog steeds aan de grond staat in het Verenigd Koninkrijk. Het vliegtuig heeft vertraging opgelopen op het vliegveld van Istanboel. Erger nog, we hebben geen idee wanneer de vracht dan wel vervoerd kan worden. De andere teams gaan nu alles klaarzetten voor de test, terwijl wij met dit tempo geluk hebben als we daar woensdag mee kunnen beginnen! Het is een serieus probleem, en ik heb over een kwartiertje een vergadering om te bespreken hoe we ervoor staan.

Iemand zei gisteren dat Haas alleen bestaat om content voor Netflix te maken, en ik begin zo langzamerhand te denken dat het klopt! Wat is het toch met ons? Heb ik in een vorig leven iets verkeerd gedaan? Dat zou in elk geval verklaren waarom alles zo tegenzit. In Barcelona rijden we geheel buiten onze schuld om het minste aantal rondes van iedereen. Vervolgens worden we dankzij Poetin het controversieelste sportteam op de fokking planeet en moeten we een coureur en onze titelsponsor lozen. En alsof dat nog niet genoeg is, komt het vliegtuig dat onze auto’s en het grootste deel van onze onderdelen naar Bahrein moet brengen vast te staan in Turkije, of all places, zodat we twee dagen vertraging oplopen. Kan iemand me uitleggen waar we dit in godsnaam aan verdienen?

Dinsdag 8 maart 2022

Steiner Ranch, North Carolina, Verenigde Staten

ZEVEN UUR ’S OCHTENDS

Ik stap zo meteen op het vliegtuig naar Bahrein, en het ziet ernaar uit dat ik er eerder aankom dan onze auto’s! Het probleem is nog steeds niet opgelost. Het laatste nieuws is dat we een ander vrachtvliegtuig vanaf East Midlands Airport proberen te laten komen om de vracht via Leipzig naar Bahrein te brengen. Leipzig?! Momenteel lopen we serieus

het risico dat we de eerste testdag moeten afschrijven, wat ronduit rampzalig zou zijn.

Teamhotel, Bahrein

NEGEN UUR ’S AVONDS

Helaas ben ik inderdaad eerder dan onze auto’s in Bahrein aangekomen. Maar aan de andere kant: ze zouden nu elk moment moeten landen. Als het team alles op alles zet, wat we gaan doen, kunnen we misschien nog deelnemen aan de tweede sessie van de eerste testdag. Het mag een wonder heten als dat lukt.

Eerlijk gezegd is het vrij lastig geweest om de afgelopen dagen positief te blijven. Ik grapte al dat we waarschijnlijk vervloekt zijn of zo, maar als dit soort shit je blijft overkomen, ga je je afvragen of het ooit nog beter wordt. Ik weet dat ik de reputatie heb dat ik van lachen en geinen houd, maar daarvoor ben ik hier niet. En ook niet om de spot met me te laten drijven. Ik ben hier omdat ik wil meestrijden op het allerhoogste niveau. Dat is waarnaar ik elke dag van mijn leven streef. Vraag het aan iemand die me kent, en je hoort hetzelfde. Het is de reden waarom ik ’s ochtends uit bed kom.

Op de vlucht hiernaartoe heb ik mezelf even streng moeten toespreken, want het is niet allemaal negatief. We zijn hier, en dat is het allerbelangrijkste. Hier in de Formule 1. En hier in Bahrein. Eindelijk! Dat is op zichzelf al een prestatie na alles wat we sinds 2020 hebben doorstaan. En natuurlijk hebben we een nieuwe auto. Er zit twee jaar werk in, en hopelijk is hij wat punten waard. Of misschien zelfs een podium. Wie weet. Eerder zei ik al dat een hoopvolle sfeer in elke sport van levensbelang is. Dat geloof ik nog steeds, maar om te zorgen dat die hoop sowieso kan ontstaan moet je de juiste mensen achter je hebben. Voor het eerst in jaren denk ik dat we zowel de mensen als de infrastructuur hebben om het team de hoop te bieden die het nodig heeft – niet gewoon om te overleven, maar om het echt goed te doen. We hebben bij Haas meer technische mensen in dienst dan ooit tevoren, en dat hebben we aan Gene te danken. Het team is nog nooit zo groot geweest, en hopelijk zal dat zijn vruchten afwerpen. Dus wat klaag ik nou? Kom op, Günther.

Testen
Donderdag 10 maart 2022
Bahrain International Circuit, Sakhir, Bahrein

NEGEN UUR ’S OCHTENDS

Alsof het team wilde bewijzen dat ik het gisteren bij het rechte eind had, heeft iedereen zich hier in Bahrein zesendertig uur lang een slag in de rondte gewerkt, en het ziet ernaar uit dat we de middagsessie gaan halen. Oké, dus we zijn vier uur kwijt. Maar als je de situatie vergelijkt met dinsdag, hebben we eigenlijk een dag teruggekregen! Ik ben supertrots op onze mensen. En ik ben er helemaal klaar voor. We zijn terug!

Kevin komt zo om zijn stoeltje te laten schuimen. Het is allemaal op het allerlaatste moment nog geregeld, maar hij is hier, en dat is overduidelijk het belangrijkste. Morgen zit hij voor het eerst in de auto, en daar kijken we allemaal naar uit. Ik kan niet wachten om dat Deense koppie van hem weer te zien!

Een of twee mensen wilden weten of we Romain ook overwogen hebben, maar eerlijk gezegd niet. Kevin en hij hebben een ander pad gekozen, denk ik, en Romains pad komt erop neer dat hij met zijn gezin naar Miami is verhuisd en voor meerdere jaren een contract heeft getekend om voor Michael Andretti in de IndyCar te rijden. Daardoor is hij geen optie. Hij is een man met een plan, weet je wel, en hij is ook vijf, zes jaar ouder dan Kevin. Kevin lijkt meer op mij. Als hij een uitdaging ziet, grijpt hij die meteen.

VIJF UUR ’S MIDDAGS

Pietro heeft vandaag in de auto gezeten. Het is een goeie vent. Sommige coureurs zouden alleen maar aan het pruilen zijn vanwege dat misgelopen stoeltje, maar hij verscheen met een glimlach op zijn gezicht, klaar om aan de slag te gaan. Iedereen mag hem graag. Vanwege wat er in Barcelona gebeurd is, besloten we met de hardere compounds lange runs te gaan oefenen om onze tijd op de baan optimaal te benutten. Al met al is het een goede testdag geweest. We beginnen beter te begrijpen hoe de auto werkt en moeten gewoon op deze voet doorgaan. In totaal waren het zevenenveertig rondes. Niet slecht maar ook niet fantastisch. Het moeten er meer worden.

Vrijdag 11 maart 2022

Bahrain International Circuit, Sakhir, Bahrein

VIER UUR ’S MIDDAGS

Ik heb vannacht heel goed geslapen. Die mentale schop onder mijn eigen kont heeft gewerkt, en ik sta weer in de hoogste versnelling. Bovendien bevalt Bahrein me. De mensen zijn aardig, het hotel is comfortabel, en ik vind het een goeie baan. Kevin stond vanmorgen al voor dag en dauw in de garage. Het was voor het eerst sinds december 2020 dat hij in een Haas-garage kwam, en ik genoot ervan om

hem te zien. Ik kan me nog goed herinneren dat hij voor het eerst ons hoofdkwartier in Kannapolis bezocht, weet je. Voordat ik hem vroeg om te vertrekken. Het was 26 januari 2017, en voor de grap lieten we hem schoonmaken en kopietjes maken. Ik kan me niet heugen wanneer de voltallige garage voor het laatst zo heeft staan glimlachen. Dat hij terug is heeft nu al een geweldig effect op ons.

Oké, ter zake.

Mick ging vanmorgen als eerste de baan op. Dat moest wel weer een uur worden uitgesteld vanwege een olielek. Top! Daarna hadden we een probleem met het koelsysteem en gedoe met de uitlaat, dus hij heeft maar drieëntwintig rondes bij kunnen schrijven. Aaah! Echt fokking frustrerend. Gelukkig ging het Kevin ’s middags beter af. De laatste keer dat hij in een F1-auto zat was tijdens de Grand Prix van Abu Dhabi in december 2020, maar het voelde alsof hij nooit weg was geweest. Hij reed in totaal zestig rondes.

Vanwege onze verlate start hebben we tijdens deze testdagen vier extra uren gekregen, dus we zijn vandaag een uurtje langer doorgegaan. Eigenlijk hadden we behoefte aan een hele dag. Er zitten nog een hoop ‘gremlins’ in de auto, en daar begin ik me zorgen over te maken. Gedurende de twee tests zijn we alles bij elkaar zo’n drie van de vijf dagen kwijtgeraakt. In een situatie als deze is dat een eeuwigheid.

Na de sessie vroeg ik Kevin hoe hij zich voelde. ‘Volgens mij heb ik mijn nek gebroken,’ zei hij. ‘Maar morgen doe ik weer een dag en breek ik hem nog wat meer. En hopelijk ben ik volgende week beter in vorm.’ Typisch Magnussen.

Eerste seizoenshelft
Zaterdag 12 maart 2022
Bahrain International Circuit, Sakhir, Bahrein

NEGEN UUR ’S AVONDS

Wat een verschil kan vierentwintig uur maken.

We zijn vanmorgen vroeg begonnen, om negen uur, dus precies een uur eerder dan de rest van het veld. Ik ga geen namen noemen, maar er waren op de grid serieus mensen tegen dat we wat extra tijd kregen. Ongelooflijk toch? De Formule 1 is verantwoordelijk voor het vrachtvervoer, en dat probleem met het vliegtuig was niemands schuld. De mensen die nu klagen zijn gewoon een stel idioten.

Kevin begon op hoog tempo rondes toe te voegen aan de zestig die hij gistermiddag gereden had, en hij schoot naar de top van de tijdenlijst. Het was echter geen probleemvrije ochtend, want door een mankement

aan het brandstofsysteem eindigde zijn run eerder dan gepland. Hij perste er nog een paar rondes uit voordat de sessie afgelopen was en haalde er in totaal achtendertig, met een beste rondetijd van 1:38.616.

Na de lunch verscheen Mick om de test af te sluiten. Gisteren had hij een slechte dag, waar hij zelf niks aan kon doen, dus we konden wel wat mazzel gebruiken. Deze keer hadden we aan het eind van de sessie nog twee extra uren, tijdens de schemering en bijgestaan door de verlichting langs de baan. Niet alleen haalde hij vijfentachtig rondes, wat ons enigszins geruststelde, maar hij reed ook nog eens de een-na-snelste tijd van de dag: 1:32.241.

En dat was het dus. Geen tests meer. Ik denk dat we opgeteld net iets meer dan drie van de zes dagen hebben gepakt, dus ongeveer zestig procent. Vier of vijf dagen geleden had ik waarschijnlijk mijn tanden kapotgeknarst van frustratie, maar inmiddels sta ik er anders in. Ik let alleen nog op de positieve dingen. De auto ziet er veelbelovend uit, de coureurs zijn blij, en we boeken vooruitgang als team. Wat wil je nog meer, afgezien van een honderd miljoen dollar hoger budget dan de andere teams en extra tijd om te testen?

Waar we nu aan moeten werken is de betrouwbaarheid. Die was tijdens de tests nergens te bekennen, en we hebben een flinke klus voor de boeg. Qua prestatie is de auto moeilijk te beoordelen omdat we nog niet genoeg kilometers hebben gemaakt, maar volgens mij ziet het er niet slecht uit.

Iemand vroeg een paar uur geleden of het me verbaast dat Kevin zo snel zijn plek in het team weer heeft gevonden. Misschien toch wel een beetje. Aan de andere kant is dat juist de reden waarom we hem terug wilden. Hij kent het team en is een goede coureur. Uiteraard ben ik tevreden met zijn testprestaties, maar nogmaals, waarom zou dat me verbazen?

Ik denk dat we voor 2022 een sterk rijdersduo hebben. Jeugd en ervaring zijn allebei vertegenwoordigd, en volgens mij gaan de coureurs elkaar in de loop van het seizoen aanvullen. Een van Kevins sterkste punten is dat hij in zijn carrière veel ups en downs heeft meegemaakt en wel tegen een stootje kan. Hij is goed voorbereid op de uitdaging die voor ons ligt en kent het klappen van de zweep. Mick is iemand die succesvol wil zijn en daar alles voor doet. Voor hem wordt de eerste uitdaging zorgen dat hij Kevin in de nek kan hijgen. Als dat lukt, ben ik onder de indruk. Kevin gaat Mick vooruithelpen, dat weet ik zeker.

De persoon die naar Kevin vroeg wilde ook weten wat voor Haas een succes zou zijn tijdens de Grand Prix van Bahrein. Dat soort vragen

werken me normaal een beetje op de zenuwen, vooral aan het begin van het seizoen. Dat gezegd hebbende moet ik toegeven dat ik me sinds gisteren durf af te vragen hoe we het gaan doen. Zo gaat dat als je een goede auto denkt te hebben. En volgens mij hebben we die.

‘Om te beginnen wil ik de fokking race uitrijden,’ zei ik.

En dat is de waarheid. Momenteel is onze grootste kopzorg het probleem met de betrouwbaarheid, dus als we de hele race op de baan blijven, is dat niet alleen een overwinning op zich maar houden we ook onze kansen open. Ik ben optimistisch. Voorzichtig, dat wel, maar optimistisch. Of rot ook eigenlijk maar op met je voorzichtigheid. Ik denk dat we in de punten gaan eindigen.

Vrijdag 18 maart 2022

Bahrain International Circuit, Sakhir, Bahrein

ACHT UUR ’S OCHTENDS

Sommige mensen hebben vlinders in hun buik als ze aankomen op de eerste Grand Prix van het seizoen. Bij mij zijn het fokking adelaars! Dat meen ik serieus. Ik heb een redelijke nacht gehad, maar zodra ik wakker werd, voelde ik ze rondcirkelen. Dit is waar we het allemaal voor doen. Ik ben gek op de uitdagingen en kansen die bij het testen horen, en het is altijd leuk om op een baan te zijn. Maar aan de sfeer van een Grand Prix kan niets tippen.

Zoals ik al zei, houd ik wel van het circuit van Bahrein. In het verleden hebben we hier enig succes geboekt, en we kennen de baan goed. Kevin alleen al heeft hier zeven keer geracet, en in 2018 finishte hij als vijfde. Mick heeft hier het Formule 2-kampioenschap van 2020 gewonnen en voor het eerst in de Formule 1 gereden. Ik sta nog steeds achter mijn uitspraak van gisteren. We hebben het in ons om punten te scoren.

ACHT UUR ’S AVONDS

Voor de eerste vrije training hadden we een heel duidelijk plan, en dat was flink wat brandstof erin, zo veel mogelijk rondes maken en in wezen doorgaan met testen. We moeten nog een hoop dingen weten die vorige week niet aan bod zijn gekomen, dus vandaar. Het gevolg was dat we als achttiende en negentiende eindigden, wat de boeroepers de kans gaf om te zeggen: ‘O, dus Haas zit nog steeds waar het thuishoort.’

Gelukkig kregen we het grootste deel van de gegevens die we wilden, zodat we in de tweede vrije training de baan op konden met dezelfde brandstofladingen en motorstanden als de andere teams. Het moment van de dag en de lagere temperatuur weerspiegelden ook meer wat we tijdens de kwalificatie en de race kunnen verwachten. Mick

klokte 1:33.085, wat goed bleek voor P8, en Kevin haalde P10 met 1:33.183. Voor het eind van de sessie deden ze allebei nog een paar runs met veel brandstof, en dat was dat.

Al met al is het een goede dag geweest. We hadden geen problemen met de auto. Geen gremlins, niks. Het team heeft de afgelopen week fantastisch werk verzet – vanaf het testen tot aan vandaag. Het is een uitputtingsslag geweest. Nu moeten we alleen nog zorgen dat we onze snelheid en betrouwbaarheid meenemen naar de kwalificatie. We kunnen het.

Zaterdag 19 maart 2022

Bahrain International Circuit, Sakhir, Bahrein

ACHT UUR ’S OCHTENDS

De eerste persoon die ik zag toen ik vanmorgen in de paddock aankwam was Fred Vasseur van Alfa Romeo. ‘O, kom op zeg,’ zei ik tegen hem. ‘Dit begint me de keel uit te hangen. Stalk je me of zo? Volgens mij wel. Je stalkt me. Laat me gewoon met rust, Franse idioot.’ Fred en ik zijn alweer een tijdje buren in de pitstraat, en van alle teambazen kan ik met hem het beste overweg. Nou ja, met hem en Mattia. Eigenlijk kan ik het momenteel met alle teambazen vrij goed vinden. We zijn misschien concurrenten, maar wel binnen een sport waarvoor we allemaal heel veel passie hebben. Niet alleen weerhoudt dat ons ervan elkaar te vermoorden, maar het zorgt waarschijnlijk ook voor enig wij-gevoel. We moeten soms samen mediadingen doen, en als ik met allerlei mensen niet on speaking terms was, zou de situatie ongemakkelijk worden. Het leven is te kort voor dat soort bullshit. Bij Fred maakt het niet zoveel verschil, want die kan toch nauwelijks praten. Misschien dat we daarom met elkaar kunnen opschieten.

Toen ik arriveerde was iedereen in een goed humeur. Niet alleen in het team, maar overal in de paddock. Soms hangt er een grafstemming. Vooral als het rotweer is. Gelukkig hebben we dat probleem hier niet, en omdat het de eerste race van het seizoen is zijn we allemaal blij. Nog wel! Wacht maar tot we de kwalificatie achter de rug hebben, dan lopen er hier in de paddock gegarandeerd één of twee mensen rond met een gezicht als een oorwurm. Hopelijk niet ikzelf.

ZES UUR ’S AVONDS

Wauw! Waar zal ik beginnen? Om alvast te laten doorschemeren hoe het vanmiddag is gegaan: ik heb een lach op mijn gezicht.

Het idee was om ons in Q1 met zo weinig mogelijk rondes voor Q2 te kwalificeren. ‘Laten we het op veilig spelen,’ zeiden we. Desnoods waren we bereid er meer te rijden, maar dat was het idee. De vrije

training ging goed (Kevin stond op het laatst zevende en Mick veertiende), maar tijdens de sessie kreeg Kevins auto een olielek in het hydraulisch systeem. Een reparatiepoging zou ervoor gezorgd hebben dat we de kwalificatie niet haalden, dus er zat niets anders op dan het systeem tussen de runs bij te vullen. Daarvoor moesten we panelen verwijderen, wat waardevolle seconden kostte, en om het nog erger te maken werd Kevin vanwege al dat gedoe steeds naar de weegbrug geroepen. Toch zijn beide coureurs zonder al te veel moeite door Q1 gekomen. 'Jezus christus,' zei ik tegen Ayao. 'Dit hebben we niet meer meegemaakt sinds 2019!' We waren er echt ondersteboven van. Het was zo normaal voor ons geworden om te moeten ploeteren. Ik weet dat het niet representatief is voor Kevins ware potentieel op de grid, maar hij sloot de sessie af als vijfde.

In Q2 ging Kevin door waar hij was gebleven en eindigde als zevende, met een tijd van 1:31.461. Bedenk even dat die jongen tot vorige week meer dan veertien maanden niet in een F1-auto heeft gezeten. En wat doet hij? Hij rijdt ons voor het eerst in drie jaar tijd Q3 in. Ongelooflijk! Helaas maakte Mick één of twee foutjes en had hij wat minder succes dan Kevin. Maar hij werd toch twaalfde, wat niet slecht is, en hij heeft het voor de tweede keer in zijn carrière tot Q2 geschopt. Waarom maken we er volgende keer niet Q3 van, Mick? De auto lijkt het te kunnen.

Vanwege dat olieprobleem van Kevin was al duidelijk dat we in Q3 maar één ronde konden rijden. Zelfs als we nog twee sets banden hadden overgehad, zou het geen verschil hebben gemaakt. Uiteindelijk zijn we pas helemaal aan het eind van de sessie in actie gekomen. Dat deden we om rekening te houden met de andere coureurs, want als Kevin op een eerder moment pech had gekregen, zouden we allemaal gelyncht zijn vanwege die gele vlag. Er kwamen nog wel een paar auto's achter ons aan de baan op, maar we hebben ons best gedaan om zo laat mogelijk te beginnen.

Helaas kon Kevin tijdens het rijden olie ruiken. Daar werd hij begrijpelijkerwijs nerveus van, want hij wist wat er had kunnen gebeuren als de olie op zijn achterbanden was gekomen. Daardoor reed hij waarschijnlijk minder snel dan gekund had, maar hij kwalificeerde zich alsnog als zevende, wat natuurlijk geweldig was.

Geen slecht begin van het seizoen. We zullen zien hoe het morgen gaat.

Maandag 21 maart 2022

Bahrain International Circuit, Sakhir, Bahrein

TWEE UUR ’S NACHTS

Vijfde!!! Kevin is als vijfde gefinisht. Vorig jaar waren we de enige constructeur die niet één zo’n rotpuntje wist te scoren, en nu beginnen we het seizoen van 2022 met tien punten. Tien! Het is hier twee uur ’s nachts, en ik ben doodop. Blij, maar echt fokking doodop. Hoog tijd om naar bed te gaan.

Mijn telefoon is nog steeds aan het zoemen, en ik moet sinds het einde van de race iets van tweehonderd berichtjes en appjes hebben ontvangen. Sommige mensen lijken verbaasd dat we punten hebben gescoord, maar die hebben dan een erg kort geheugen. Persoonlijk ben ik opgelucht maar niet verbaasd. Zelfs Gene kwam opgewekt over toen ik hem sprak. Meestal is hij neutraal, maar niet vandaag.

Iemand vroeg vorige week of ik Gene Haas aan het lachen kan maken. Ja, dat kan ik, maar niet per se omdat hij me zo grappig vindt. Ik ben vaak gewoon eindeloos aan het lullen, en het komt weleens voor dat hij daar gewoon met een ongelovig gezicht om zit te lachen. En je zou onze bestuursvergaderingen eens moeten meemaken! Die lui komen allemaal uit Californië, en als ik begin te praten, zitten ze met open mond te luisteren. Ik weet wat ze dan denken. Ze denken: jezus christus, heeft hij dat nou serieus gezegd?

Iedereen was zenuwachtig vanmorgen. Ik heb de garage nog nooit zo stil meegemaakt. Meestal staan de monteurs te lachen en elkaar in de zeik te nemen – of eigenlijk vooral mij – maar nu hing er een andere sfeer, weet je wel? De stilte voor de storm. We zeiden goeiemorgen tegen elkaar, maar dat was het. Uiteindelijk heb ik het team bijeengeroepen en gezegd: ‘Luister, jongens, de reden dat we allemaal zo nerveus zijn is dat we eindelijk een fokking goede auto hebben en competitief zijn. Ik weet dat jullie vertrouwen hebben in elkaar, dus heb ook vertrouwen in de auto. We gaan het goed doen, oké?’ Daarna klaarde de stemming op en gingen we ertegenaan. Misschien dat ik mijn naam maar moet veranderen in de Ongelooflijke Lulkoekman, want stiekem deed ik het in mijn broek. Heb ik dan toch acteertalent? Het zou me niet verbazen. Anders had ik de FIA al die jaren geleden nooit zover gekregen dat ze ons een licentie gaven.

Een beslissing voor dit seizoen waar Gene en ik alle vertrouwen in hadden was die om Kevin terug te vragen. Niet dat ik er spijt van heb dat we hem en Romain in 2020 hebben weggestuurd, en ik heb al uitgelegd waarom we dat deden. Een coureur aannemen die geld meebracht was op dat moment het beste, en we zijn er allemaal groter en sterker uit gekomen. Maar fok, wat voelt het fijn om hem terug te hebben. Wie weet

bel ik Romain nog wel als Mick me op de zenuwen werkt. Grapje hoor. Volgens mij komt het goed met Mick. Dat hoop ik tenminste. Hij is absoluut een veelbelovende coureur.

Wat ik me nog herinner van de race? God, even denken. Over de betrouwbaarheid maakten we ons nog steeds zorgen, en kort van tevoren was Ayao zo stom om erop te wijzen dat we met deze auto nooit meer dan achttien rondes in één run hebben gemaakt.

'En uit hoeveel rondes bestaat de race?' vroeg ik.

'Zevenenvijftig,' zei Ayao.

Fokking bedankt weer!

Kevin had een prima start en schoof tijdens de openingsronde op naar de vijfde plek, wat ongelooflijk was. Mick kwam ook goed weg en pakte P9. Ik weet nog dat ik op de pitmuur tegen Ayao zei: 'Wat de fok gebeurt hier? Zo meteen loopt het allemaal in de soep, wacht maar af!' Hij glimlachte alleen. Je kunt me beter niet aanmoedigen als ik in een pessimistische bui ben. Negeer me gewoon.

Kevin maakte tijdens ronde 14 een pitstop voor softs en in ronde 34 weer eentje voor mediums. In ronde 46 kwam hij nog een laatste keer naar binnen voor softs toen de safetycar op de baan was. Kort daarvoor was Mick door een tik van Alpine-rijder Ocon gespind, waarvoor Ocon een tijdstraf kreeg. Toen de safetycar weer verdween was Mick teruggevallen naar de dertiende plaats. Hij reed wel snel, dus we dachten dat hij misschien nog punten kon pakken. 'Je bent weer stil, Günther,' zei Ayao op een gegeven moment. Ik gaf geen antwoord. Om de een of andere reden had ik er een goed gevoel over, maar als ik ergens een goed gevoel over heb, word ik ook nerveus. Waarom? Omdat ik er zo aan gewend ben dat fokking alles altijd verkeerd gaat!

Bij de herstart wist Kevin zijn zevende plaats te behouden, en in ronde 54 viel Verstappen uit door een probleem met zijn brandstofdruk. Pérez overkwam twee rondes later hetzelfde. En op welke posities reden die twee? Vijfde en zesde, zodat Kevin vijfde kwam te liggen. Hij leek een beetje onder druk gezet te worden door Bottas, maar wist hem achter zich te houden. Volgens mij had ik een moment van verstandsverbijstering, want ik vroeg aan Ayao hoeveel rondes er nog over waren. 'Eén, idioot,' zei hij. 'Dat weet je best!' En ik wist het inderdaad, maar ik kon gewoon niet meer nadenken. We waren één ronde verwijderd van een vijfde plaats in de openingsrace van het seizoen.

Voor mijn gevoel een uur later hoorde ik Kevins engineer over de boordradio zeggen: 'Dat is P5, vriend. Goed gedaan.' En op dat moment

kwam ik met een schok tot leven, zo'n beetje als het monster van Frankenstein!

Ik weet het zelf niet meer, maar blijkbaar was het eerste wat ik over de radio riep: 'Kevin, dat was een fokking Viking-comeback! Niet te geloven!' Kevin verstond me niet omdat iedereen op de achtergrond aan het schreeuwen was, dus ik herinner me niet dat ik het gezegd heb en hij heeft het niet gehoord – en toch blijft iedereen het erover hebben!

Wat een gestoorde dag.

In het team merk je direct verschil. Als we de afgelopen twee jaar een double- of triple-header hadden, was het hele team na de eerste race chagrijnig. Iedereen wilde alleen maar naar huis. Maar volgende week zitten we in Djedda, en voor de verandering kunnen we nauwelijks wachten. Onze hoop geeft ons energie. Ik was bijna vergeten hoe dat voelde. Helaas is er weinig tijd om het samen te vieren, want we moeten onze spullen inpakken voor morgenochtend. Maar we maken het nog wel een keertje goed.

Een van de verslaggevers vroeg na de race hoe hoog dit resultaat in mijn top tien van favoriete Haas-momenten staat. 'Dat moet toch ergens bovenaan zijn,' zei hij. Het was eigenlijk best een goede vraag, en ik moest even nadenken voor ik antwoord gaf.

Ik weet dat ik het al gezegd heb, maar wat dit resultaat zo bijzonder maakt is dat het bij een comeback hoort. Alle andere favoriete momenten op mijn lijstje, zoals de keer dat we een vijfde plaats veroverden in het constructeurskampioenschap, waren onderdeel van een progressie. Niet dat we er blasé over deden, maar het waren resultaten waar we naartoe hadden gewerkt. Het resultaat van vandaag komt na twee jaar shit, en aangezien we een nieuwe auto hebben die door een nieuw team is gebouwd op een nieuwe werkplek, kunnen we het nergens mee vergelijken – of in elk geval met niets wat de moeite van het vertellen waard is! Het is bijna een nieuw begin. Zo voelt het tenminste.

Het is geen geheim dat Gene overwogen heeft om te stoppen toen hij zijn investering evalueerde, en ondanks de pandemie had hij het team makkelijk kunnen verkopen. Of hij al zijn geld had terugverdiend weet ik niet, maar hij had er zo een punt achter kunnen zetten. Dat heeft hij niet gedaan. En waarom niet? Omdat hij net als ik geloofde dat we konden presteren zoals we vandaag gepresteerd hebben, en zelfs nog beter. Gene Haas is niet op zijn achterhoofd gevallen, weet je. Het is een slimme vent, en als hij niet in ons geloofde, had hij allang de stekker eruit getrokken.

Er is nog iets anders wat nu heel lekker voelt, en dat is bewijzen dat al de pessimisten ernaast zaten. Toen we in 2016 begonnen, zeiden ze dat het niet zou werken om als klantenteam al onze onderdelen van Ferrari te kopen. En wat gebeurt er dit jaar? We scoren punten in drie van de vier eerste races. Of het is omdat ik een beetje een lolbroek ben en niet zo'n zakelijke of conventionele uitstraling heb, ik weet het niet, maar al vanaf het begin zijn er mensen die kwaad over ons spreken en ons niks gunnen. Niet iedereen houdt van kleine teams, weet je. Maar we zijn er nog steeds. En hoe ergerlijk sommige mensen het ook vinden, we zijn nog steeds relevant. Dat hebben we vandaag bewezen.

Wil je het bevredigendste horen wat ik vandaag heb meegemaakt? Iets waarvan ik nog meer genoot dan Kevin begroeten toen hij terug naar de garage kwam, wat echt fokking bijzonder was? Het moment dat ik werd aangeklampt door een paar teamleden toen ik vanavond naar het hotel wilde vertrekken. ‘Je hebt gezegd dat we in 2022 weer zouden meedoen, Günther,’ zeiden ze tegen me. ‘En je had gelijk. Bedankt.’ Ze meenden het, dat voelde ik. Geweldig om te horen.

Nu ik erover nadenk staat dat waarschijnlijk boven- aan mijn lijstje favoriete Haas-momenten aller tijden. Toen ik destijds al die peptalks hield en met onze mensen praatte, wist ik dat niet iedereen me zou geloven. Dat was volkomen begrijpelijk. De Formule 1 lag zowat op zijn gat, en er hing een wolk van onzekerheid over de hele wereld. ‘Ja, maar Günther Steiner zegt dat het goed komt!’ ‘Ah, fijn om te horen!’

En nu naar bed. Ik ben fokking kapot.

Donderdag 24 maart 2022

Jeddah Corniche Circuit, Djedda, Saoedi-Arabië

TIEN UUR ’S OCHTENDS

Vanmorgen ben ik na aankomst in Djedda direct naar de baan gegaan. Dit is de tweede race van onze double-header (of triple-header als je de test meetelt), en ik heb er een goed gevoel over. Dat hebben we allemaal. De laatste keer dat we hier waren, in 2021, droop in de garage de stront van de muren. Ik maak geen grapje! Ze hadden de baan in recordtijd afgebouwd, en er bleek een probleem te zijn met de riolering. Maar dat is vast gerepareerd. Anders ruiken we straks allemaal naar een plee. Hoe dan ook, de jongens hebben zich al min of meer geïnstalleerd, dus we zijn klaar voor morgen. Kom maar op!

ACHT UUR ’S AVONDS

Sinds Bahrein heb ik veel met de pers gepraat, en voor de verandering heb ik daar plezier in. De afgelopen twee jaar begon zo'n beetje elk gesprek met een verslaggever hetzelfde: ‘Dus, Günther, weer

een teleurstellende dag voor Haas. Wat voel je op dit moment?' Eigenlijk wilde ik dan altijd zeggen: 'Wat ik voel? Wat denk je zelf? Ik voel me klote!' Om vervolgens weg te lopen en ergens een kop koffie te gaan zitten drinken. Maar je moet het spelletje meespelen. 'Ja, nou, zoals je weet is het een moeilijke situatie, blablabla.' Het is elke keer hetzelfde gelul, maar ik snap dat het moet gebeuren. Een noodzakelijk kwaad.

Kevin geeft de laatste tijd ook veel interviews, en ik heb er een paar gelezen. Voor een Deen is het een grappige vent. Gortdroge humor. Ik parafraseer, maar toen in een van de interviews werd gevraagd hoe hij weer bij Haas was beland, zei hij zoiets als: 'Nadat Günther me eruit had geschopt, had ik een prima carrière opgebouwd. Ik pakte podiums, polepositions en zelfs een overwinning. Ik was hartstikke tevreden en genoot ervan. Maar toen belde Günther weer om het allemaal te verpesten…'

Tijdens het lezen piste ik zowat in mijn fokking broek. Maar wat een reis. Ooit scoorden we samen massa's punten, toen moest hij weg omdat we niets aan hem hadden, en nu is hij weer terug omdat hij geweldig en niet-Russisch is.

Het is nog te vroeg om het met zekerheid te zeggen, maar zo te zien gaan Mick en hij een heel goede relatie opbouwen. Ik denk dat Mick wel doorheeft dat Kevin makkelijk in de omgang is en met zijn ervaring een mentor voor hem kan zijn. Zolang Mick het tenminste toelaat. Er zijn weinig coureurs op de grid die zoveel ervaring hebben als Kevin, dus als Mick slim is, grijpt hij die kans.

Ik heb gisteravond een lang gesprek met Gene gevoerd. Het heeft iets aparts om hem nu te bellen, omdat ik er niet tegen opzie! Ik kan me niet herinneren wanneer het voor het laatst zo gevoeld heeft tussen ons. De afgelopen twee jaar was onze versie van goed nieuws dat ik vertelde dat we zeventiende en achttiende waren, in plaats van negentiende en twintigste. Geloof me, dat was echt zo. Als mijn telefoon overgaat en ik zijn naam zie, krijg ik vaak een hol gevoel in mijn maag, en omgekeerd zal dat hetzelfde werken. 'O shit, het is Günther. Wat is er nou weer mis?' De afgelopen week is wat dat betreft een stuk relaxter geweest. In plaats van elkaar later terug te bellen, zoals we soms doen, nemen we de telefoon meteen op. We hebben nog maar tien punten gescoord, dus stel je voor wat er gebeurt als we op het podium terechtkomen. Waarschijnlijk kopen we dan samen een huis!

Maar goed, waarop hoop ik dit weekend? (Afgezien van de kans om nog meer over Bahrein te praten, wat ik met alle plezier doe.) Die vraag wordt me het meest gesteld door de pers, en het is weer eens wat anders

dan ‘Wat verwacht je dit weekend, Günther: achttiende, negentiende of een DNF?’.

Nou, ik zou liegen als ik zei dat ik niet verwacht opnieuw in de punten te eindigen. Maar deze keer willen we dat met allebei de auto’s doen. Niet maar eentje.

Jullie beurt, Kevin en Mick.

Vrijdag 25 maart 2022

Jeddah Corniche Circuit, Djedda, Saoedi-Arabië

TIEN UUR ’S AVONDS

De reden dat ik nog bij de baan ben is dat er vandaag een raketaanval heeft plaatsgevonden, zo’n vijftien kilometer van het circuit. Naar verluidt was het doelwit een olieraffinaderij van Aramco. Ik voel me net een fokking oorlogscorrespondent! Begrijpelijkerwijs maakt iedereen op de grid zich zorgen, en er wordt aan één stuk door vergaderd met de organisatoren, die ons op de hoogte houden van de ontwikkelingen. Wat we vooral willen weten is of we hier veilig zitten, want zo niet, dan kunnen we niet in Djedda blijven. In dat geval pakken we zo snel mogelijk onze spullen, en dan komt er geen Grand Prix van Saoedi-Arabië. Ik heb nog nooit zoiets meegemaakt.

De laatste keer dat een Grand Prix werd gecanceld om iets anders dan corona was in 2011, in Bahrein. Ik werkte toen in de NASCAR, maar ik weet nog precies hoe het ging. Ongeveer een maand voor de race begonnen mensen te protesteren tegen de overheid, in wat later bekend zou komen te staan als de Arabische Lente. Uiteindelijk verspreidden de protesten zich ook naar Bahrein, en er vielen een aantal doden. De angst bestond dat activisten op de een of andere manier de Grand Prix zouden targeten omdat er over de hele wereld aandacht voor was, en dus besloot de kroonprins van Bahrein, Salman bin Hamad Al Khalifa, ongeveer een week van tevoren om de race af te blazen.

Ik weet wat je denkt. Je denkt: Günther heeft dat gewoon allemaal opgezocht op internet. Oké, de details moest ik even checken. Dat geef ik toe. Maar ik herinner het me wel.

Over een kwartiertje hebben we een bespreking met een minister en de organisatoren, dus vingers gekruist.

Hoe het vandaag gegaan is, afgezien van die raket? De eerste vrije training viel eerlijk gezegd geen onverdeeld succes te noemen. Kevin kon maar twee installatierondes rijden voordat wéér een hydraulisch lek ervoor zorgde dat hij in de garage moest blijven voor reparaties. Mick verging het met zijn tweeëntwintig rondes een stuk beter, dus al met al was het oké. Maar waar is de betrouwbaarheid?

Na afloop deed ik een paar interviews, waarbij Nikita Mazepin ter sprake kwam. Over zijn ontslag en de breuk met Oeralkali hebben we de kaken tot nu toe stijf op elkaar gehouden. Deels omdat er weinig over te zeggen valt, maar vooral omdat we andere dingen aan ons hoofd hebben. Een Formule 1-seizoen bijvoorbeeld! Onlangs zijn Nikita en zijn vader toegevoegd aan een lijst mensen die vanwege de Russische invasie sancties opgelegd krijgen door de Europese Unie. Ik heb de lijst, die op 9 maart 2022 is gepubliceerd door de Europese Raad, er even bij gezocht en het stukje over Nikita gelezen. Dat luidt als volgt:

Nikita Mazepin is de zoon van Dmitri Arkadjevitsj Mazepin, algemeen directeur van de firma

Uralchem. Omdat Uralchem het Haas F1 Team sponsort, is Dmitri Mazepin de belangrijkste sponsor van zijn zoons activiteiten bij het Haas F1 Team. Hij heeft als natuurlijk persoon een connectie met een vooraanstaand zakenman [zijn vader] binnen economische sectoren die een belangrijke inkomstenbron zijn voor de overheid van de Russische Federatie, die de verantwoordelijkheid draagt voor het annexeren van de Krim en het destabiliseren van Oekraïne.

De enige misser is dat het in de verleden tijd zou moeten staan. Uralchem wás sponsor van het Haas F1 Team, maar dat is nu toch echt anders. Ik benoem dit omdat Nikita op de dag van publicatie in een verklaring heeft gezegd dat hij van plan is zichzelf terug de Formule 1 in te vechten.

Helaas werd de tweede vrije training een ramp voor Kevin. Hij moest stoppen vanwege nog meer mechanische problemen, en dat zonder zelfs maar een vliegende ronde te klokken. Shit! De positieve kant van het verhaal is dat Mick opnieuw een probleemloze sessie had en zevenentwintig rondes maakte, waarna hij ook nog een run met veel brandstof deed.

Ik zou zeggen: het was me weer een dag. Maar hij is nog niet voorbij!

Zaterdag 26 maart 2022

Jeddah Corniche Circuit, Djedda, Saoedi-Arabië

ACHT UUR ’S OCHTENDS

Goed nieuws. De Grand Prix gaat door!

Maar shit, ik ben wel moe. Ik denk dat ik pas om een uur of twee in bed lag, en het duurde lang voordat ik in slaap viel. Raketaanvallen hebben dat effect op mensen, weet je.

We kwamen uiteindelijk uit de vergaderingen (het werden er meerdere) met het gevoel dat iedereen veilig was, en het besluit viel om

de race te laten doorgaan. Ik ben persoonlijk verantwoordelijk voor het hele Haas-team, dus als ik ook maar enigszins twijfelde, zou ik iedereen naar huis sturen. Maar ik zie geen probleem. Niks aan de hand.

Oké, nu gaan we ons voorbereiden op de kwalificatie.

VIJF UUR ’S AVONDS

Mick heeft een flinke klapper gemaakt in Q2 en ligt in het ziekenhuis. Maar hij is in orde. Voor zover ik weet ging hij te snel over een kerbstone in bocht 12, waarna hij de controle over het achterste deel van de auto verloor en tegen de muur knalde. Onze radioverbinding werd bij de botsing verbroken, maar het medisch team was al binnen een paar seconden ter plaatse en voerde hem af naar het medisch centrum naast de baan. Vervolgens werd hij voor nadere controles overgebracht naar het dichtstbijzijnde ziekenhuis in Djedda. Er is me zojuist verzekerd dat hem niets mankeert. Uiteraard kwamen er weer herinneringen boven aan die toestand met Romain in 2020. Dat was echt verschrikkelijk, en ik denk dat het ons allemaal nog tot op zekere hoogte achtervolgt.

Wat een fokking weekend. En de race is nog niet eens verreden! Tot nu toe heb ik me moeten buigen over onze terugkerende betrouwbaarheidsproblemen (kopzorgen), vragen gekregen over Mazepin (een nog veel grotere kopzorg) en een raketaanval te verduren gekregen (een potentieel dodelijke kopzorg). En tot slot crashte Mick met meer dan tweehonderdvijftig kilometer per uur tegen de muur, wat echt doodeng was!

De kwalificatie begon eigenlijk best goed. Beide coureurs schopten het tot Q2, net als een week eerder, en iedereen was tevreden. Maar vervolgens kregen we het in Q2 te stellen met die crash van Mick, die voor een rode vlag en een hoop vertraging zorgde. Hij had net een goede tijd genoteerd op zijn softs en een nieuw setje banden gehaald. Kevin eindigde op P8, wat wil zeggen dat hij nu twee keer achter elkaar Q3 heeft gehaald. Zijn eerste vliegende ronde was het snelst, en hij eindigde op P10. Al met al was het goed werk.

Maar vergeet de kwalificatie even. Toen Mick crashte, zat ik met het dilemma of ik de monteurs moest vragen om ’s nachts door te werken en een nieuwe auto voor hem te maken. De andere optie was de auto gewoon helemaal uit de race terugtrekken. Ik heb de knoop al binnen een minuut of twee doorgehakt en de auto teruggetrokken. Om te beginnen wist ik tot een halfuur na de crash niet hoe het met Mick ging, wat invloed had op mijn beslissing. En niet alleen had ik de monteurs moeten vragen om ’s nachts door te werken, nadat ze de testdagen en de Grand Prix van Bahrein al achter de rug hadden, maar als er tijdens de race iets

was misgegaan, had dat ook nog eens onze kansen in Australië in gevaar kunnen brengen. Daardoor zou alles en iedereen in een neerwaartse spiraal zijn geraakt, en dat mocht ik niet laten gebeuren. Mick had de race sowieso moeten beginnen vanuit de pitstraat, dus de kans dat hij punten scoorde was minimaal. Het is vergelijkbaar met de beslissing om de auto van 2021 niet door te ontwikkelen en al onze aandacht op 2022 te richten. Er staat nu uiteraard minder op het spel, maar het idee is hetzelfde.

Ondanks de crash en al het andere staan we er goed voor. We moeten gewoon geduld hebben, constructief doorwerken en op de punten wachten. Het eind van het liedje was dat Mick al heel snel weer uit het ziekenhuis ontslagen werd en op zich had kunnen meeracen. Maar de beslissing was al genomen.

Oké, morgen is het racedag. Na alles wat we al hebben meegemaakt, heb ik echt geen idee wat ik moet verwachten.

Zondag 27 maart 2022

Jeddah Corniche Circuit, Djedda, Saoedi-Arabië

ACHT UUR ’S OCHTENDS

Gelukkig heb ik vannacht een stuk beter geslapen. En toen ik mijn telefoon aanzette waren er bovendien geen rampberichten. Geweldig! Ik heb na het ontbijt één telefooninterview, en daarna vertrek ik naar de baan.

VIJF UUR ’S MIDDAGS

We hebben punten gescoord! Twee maar, maar het is beter dan niks. Ik kan me de laatste keer niet heugen dat we punten haalden bij twee opeenvolgende races. Het is een mooie prestatie, vooral na de gebeurtenissen van dit weekend. Nu moeten we het alleen nog volhouden en Mick mee zien te krijgen.

We begonnen vandaag met een andere strategie dan de meeste teams (wij reden op de harde band, terwijl vrijwel iedereen mediums had), en helaas kwam de safetycar precies op het verkeerde moment de baan op, in ronde 16, na een ongeluk met Latifi. Kevin maakte uiteindelijk een pitstop, en toen hij weer naar buiten ging was hij teruggevallen naar de twaalfde plaats. Tegen het eind van de race hadden we een klein beetje mazzel met de virtuele safetycar, wat ons richting de punten hielp. Frustrerend was dat als er een echte safetycar was gekomen, iedereen op een kluitje had gereden met nieuwe banden onder de auto’s, en dan hadden wij waarschijnlijk weer flink kunnen scoren. Toch was het een goede race voor Kevin, en hij zei dat de auto vandaag

fenomenaal was. Daarvan word ik bijna net zo blij als van die twee punten. Zijn nek is wel fokking gesloopt. Maar ja.

Ik bedacht vandaag dat ik het misschien meer over de Grand Prix in het algemeen moet hebben, en over de winnaars en de titelstrijd. Maar aan de andere kant, dan moet ik over alle andere teams, coureurs en teambazen praten, en die interesseren me geen reet. *It's Haas all the way, baby.*

Later!

Maandag 28 maart 2022

Teamhotel, Djedda, Saoedi-Arabië

ACHT UUR 'S OCHTENDS

Ik heb opnieuw als een blok geslapen, en dat is fijn. Maar het viel ook wel te verwachten. Ik hoop dat niet alle weekenden zo worden. Dat kan mijn hart waarschijnlijk niet aan.

Ik heb net een standje gekregen van Stuart, zij het met een knipoog. Gisteren na de race deed ik een interview voor de satellietradio, en ze opperden dat als die gele vlag er niet was gekomen, we misschien meer punten hadden gepakt. Mijn antwoord was dat we altijd zo veel mogelijk punten willen scoren maar dat we niet te hebberig mogen zijn, omdat ik vorig jaar de hele paddock zou hebben geknuffeld voor twee puntjes. Blijkbaar dachten ze dat ik niet '*hugged*' maar '*fucked*' zei (ik?), en ze moesten daarvoor hun excuses aanbieden. Niet dat ik het echt raar vind dat ze zoiets dachten. Ik heb Engels geleerd in een rallygarage, weet je nog wel. Als je een teambaas wil hebben die nooit vloekt, probeer dan… eigenlijk schiet me niemand te binnen. Ze zijn niet allemaal zo erg als ik, maar bij iedereen kan er weleens een vloek uit rollen.

Ik vlieg zo meteen terug naar de Verenigde Staten. Eerst van Djedda naar New York, dan van New York naar Charlotte. Van deur tot deur is het een uur of twintig, geloof ik. Het zal fijn zijn om Gertie en Greta weer te zien, maar weet je waarnaar ik ook uitkijk? Het gesprek als ik straks binnenstap. Heb je enig idee hoe het voelt om week in, week uit thuis te komen terwijl het belabberd gaat? In plaats van een knuffel krijg je dan een doos tissues. 'O god, Haas is weer laatste. Doe maar een beetje lief tegen pappa als hij er is.' Deze keer trap ik de voordeur open en schreeuw: 'TWAALF FOKKING PUNTEN!'

Of misschien toch niet, want dan woon ik binnenkort in een hotel.

Vrijdag 1 april 2022

Charlotte Airport, Charlotte, Verenigde Staten

ACHT UUR 'S OCHTENDS

Het is duidelijk dat de *Drive to Survive*-gekte weer volop is losgebarsten. Ik weet niet precies hoelang het nieuwe seizoen al uit is, maar sinds ik thuis ben komt er geen eind aan de selfies en gesprekken. Iedereen gedraagt zich gelukkig wel respectvol, dus als ik met mijn gezin ben of het overduidelijk druk heb, laten ze me meestal met rust. Mensen zijn benieuwd naar Nikita. Uiteraard antwoord ik dan heel diplomatiek dat ik daar onmogelijk op kan reageren. Nou ja, meestal. Ze citeren ook graag uitspraken uit dat tv-programma, zoals '*We look like a bunch of wankers*'. Dat is blijkbaar mijn catchphrase geworden, terwijl ik me niet eens kan herinneren dat ik het gezegd heb! 'Weet je zeker dat dat iets van mij is?' antwoord ik dan. 'Meestal gebruik ik niet van die grove taal.'

Iets anders waarover ze steeds beginnen is de keer dat ik uit mijn plaat ging omdat Kevin mijn deur had gesloopt. En dát herinner ik me verdomme maar al te goed. Ik had hem en Romain op hun lazer gegeven, en toen ze mijn kantoor uit liepen, knalde Kevin de deur kapot. Die etter van een Viking. Ik had hem de rekening moeten sturen.

Maar goed, waar kan ik me vandaag op verheugen? Afgezien van dertig uur vliegen naar Melbourne, bedoel je? Het is een van die reizen waarvan mensen een verschrikkelijke jetlag schijnen te krijgen. Zelf heb ik er niet zo'n last van, waarschijnlijk bof ik gewoon. Er wordt weleens gevraagd hoe ik het doe, en dan is mijn antwoord dat ik overal ter wereld – waar ik ook mag zijn – opsta als de zon opkomt en ga slapen als hij ondergaat. Eerlijk gezegd is dat bullshit, maar het klinkt goed. Ik geloof dat Gene vrij heftige jetlags heeft. Als ik hem zie, is hij altijd moe.

Ik heb nog nooit geprobeerd het aantal kilometers dat ik jaarlijks maak bij elkaar op te tellen, maar voor het eind van het seizoen ga ik dat doen. Het eindtotaal komt misschien in de buurt van het aantal keren per week dat ik vloek, maar ik ken niemand die dapper genoeg is om dat bij te houden. Daarvoor zou je een fokking joekel van een rekenmachine nodig hebben, laat ik het zo zeggen.

Ik verheug me erop om weer in Australië te zijn. Iedereen gaat er met veel plezier naartoe. Het weer is doorgaans prima, de temperatuur is lekker, de mensen zijn te gek, en het is een mooi circuit. Of eigenlijk zijn de mensen nog wel meer dan te gek. Ze zijn fokking gestoord! Maar op een prettige manier. Ik ken geen enkel ander volk als de Australiërs. Het beste resultaat dat we er tot nu toe hebben gehaald is de zesde plek. Kevin had hem in 2019, en Romain bij onze allereerste race in 2016.

Oké, mijn auto is er. Ik ga nog even nadenken over dat aantal kilometers.

Zondag 3 april 2022

Teamhotel, Melbourne, Australië

TIEN UUR ’S OCHTENDS

Ik denk dat het in totaal iets van honderddertig- tot honderdveertigduizend kilometer moet zijn, inclusief de bezoekjes aan Gene en de fabrieken. Dat is meer dan drie keer rond de aarde. Fokking gestoord!

We zijn vanmorgen om zes uur in Melbourne geland. Eerlijk gezegd voel ik me al een paar dagen niet helemaal top, en ik vermoed dat de jetlag daardoor meer effect op me zal hebben dan normaal. Ik hoop dat ik ernaast zit, maar ik heb de hele vlucht niet geslapen, wat ongewoon is. Hoe dan ook, we zullen zien. Ik sta nog overeind. Net aan!

Ook hier is *Drive to Survive* nooit ver weg. Al vijf minuten nadat ik uit het vliegtuig stapte, kwamen er vijf Australische gozers op me af die een selfie wilden. Australiërs zijn altijd heel enthousiast over dingen. Het zijn geweldige mensen. Soms worden ze alleen een beetje té enthousiast, en dan versta ik geen woord dat uit hun mond komt. Op die momenten glimlach en knik ik gewoon.

Het belangrijkste gespreksonderwerp toen ik die jongens tegenkwam was weer Nikita. ‘Dat lijkt me echt zo’n verwend klootzakje!’ zei er een. Omdat ik het programma niet kijk, weet ik nooit precies waar mensen op doelen, maar één ding is in elk geval zeker: het was niet heel positief voor hem! Ook de pers heeft al diverse keren naar de familie Mazepin gevraagd. Iets over een gelekte brief en sponsorgeld dat ze terug willen. Ik blijf antwoorden dat ik geen commentaar heb, en dat zal nooit veranderen. Gene en ik hebben besloten de banden met die twee te verbreken, en daarmee is voor mij de kous af.

Dinsdag 5 april 2022

Albert Park Circuit, Melbourne, Australië

TWEE UUR ’S MIDDAGS

Het maakt niet uit hoe vaak ik hier kom, Albert Park zal me altijd herinneren aan onze allereerste race in 2016. We hadden op zich in 2015 al kunnen beginnen, maar we besloten op een bepaald punt dat we er nog niet klaar voor waren. Dat was wel even slikken omdat iedereen ertegenaan wilde, maar het was de juiste beslissing. Net zoals het de juiste beslissing was om in 2021 voor spek en bonen mee te doen. Ik moet het verhaal van de race maar vertellen, want het was een belangrijke dag in onze geschiedenis. In míjn geschiedenis!

Onze coureurs waren Romain en de Mexicaan Esteban Gutiérrez, die het jaar ervoor bij Sauber had gezeten. Hij zou het bij ons maar één seizoen volhouden en werd opgevolgd door Kevin. Waren we al in 2015

begonnen met racen, dan zouden onze verwachtingen waarschijnlijk nul zijn geweest, maar het extra jaartje voorbereiding en ontwikkeling gaf ons hoop. We waren bovendien de grote nieuwkomers, dus het voelde vooral leuk en spannend. Ik weet nog dat het regende tijdens de eerste vrije training en dat Gutiérrez maar acht rondjes maakte en Romain zes. De tweede vrije training was niet veel beter, maar alle teams hadden het moeilijk. Als ik het me goed herinner, stond Gutiérrez aan het eind van de sessie tiende en Romain dertiende, waar we best fokking tevreden mee waren, weet je.

Aan het begin van de derde vrije training liet Romain voor het eerst echt zien waartoe hij in staat was. Hij botste op een van de Manors toen hij de garage uit reed en kon na vier meter rijden gelijk terug voor een nieuwe vloer. Hoewel allebei de coureurs nog wat meer rondes maakten, zetten ze belabberde tijden op de klok en stonden ze helemaal achteraan.

Iets waar de Grand Prix van dat jaar om herinnerd wordt, behalve dat Haas F1 er zijn debuut maakte, is dat de kwalificatie was opgezet als een soort afvalrace waarbij om de negentig seconden de langzaamste rijder eruit lag. Weet je dat nog? Het idee was dat de coureurs zo gedwongen werden om constant snel te rijden, maar in de praktijk werd het huilen met de pet op omdat er hele periodes lang nauwelijks auto's op de baan reden. Gutiérrez werd als derde coureur geëlimineerd, na het duo van Manor, en Romain als vierde, waarmee we de negentiende en twintigste plek op de grid kregen. Niemand vond het een goed format. En ik al helemaal niet! Het was ronduit ruk.

Op racedag bleef het droog, en toen Kvjat, die als achttiende zou starten, tijdens de formatieronde uitviel, kregen allebei onze rijders een positie cadeau voordat we zelfs maar begonnen waren. Mijn favoriete Rus! In ronde 11 lag Romain veertiende en Gutiérrez zestiende. In ronde 17 probeerde Alonso, die toen bij McLaren zat, Gutiérrez buitenom in te halen en maakte contact, zodat allebei de auto's in de grindbak belandden. Alonso's crash was vrij spectaculair, want hij maakte een schroefdraai door de lucht. Hij kwam er gelukkig goed van af, met alleen een paar gebroken ribben. Gutiérrez bleef ongedeerd, maar zijn auto was uiteraard naar de kloten. Welkom in de Formule 1! Een paar rondes later kwam er een rode vlag, en omdat Romain nog niet naar binnen was gekomen, kreeg hij een gratis pitstop. In ronde 22 lag Räikkönen eruit, zodat Romain achtste kwam te liggen. De race was nog lang niet afgelopen, maar ik herinner me dat ik me nerveus en opgewonden tegelijk voelde. Of wie houd ik eigenlijk voor de gek? Ik deed het in mijn fokking broek!

Romain verdient een complimentje, want in het eindstadium van de race was hij in het voordeel omdat hij goed voor zijn banden had gezorgd. Uiteindelijk wist hij nog twee plaatsen naar voren te komen. ‘We zijn als zesde gefinisht,’ zei ik na afloop tegen Gertie. ‘En dat in onze eerste race!’ ‘Hoeveelste is de andere auto geworden?’ vroeg ze. ‘Verpest het nou niet!’ zei ik. ‘We zijn als zesde gefinisht. Dat is alles wat je hoeft te weten.’

De coureurs die eerder finishten dan Romain waren Massa, Ricciardo, Vettel, Hamilton en Rosberg. Dus de beste rijders op de grid. Hij werd Driver of the Day, wat hij verdiend had. Belangrijker nog is dat wat we in Melbourne neerzetten te boek staat als een van de sterkste debuten die een team ooit heeft gemaakt in de Formule 1-geschiedenis. Maar genoeg opschepperij. Dat was toen, dit is nu, en we moeten aan het werk.

Toch, wat een geweldig weekend!

Woensdag 6 april 2022

Albert Park Circuit, Melbourne, Australië

Kevin is pas vanmorgen aangekomen in Australië, en hij ziet er beroerd uit. Ik voel me zelf ook niet al te best, maar hij is net een spook. Een beetje verontrustend.

Er is bevestigd dat we in 2023 een Grand Prix van Las Vegas krijgen. Tot nu toe vindt iedereen die ik gesproken heb dat een goed idee, en ik kijk er ontzettend naar uit. Sinds *Drive to Survive* is het aantal F1-fans in de Verenigde Staten jaarlijks enorm gegroeid, dus de timing is perfect. Uiteraard hebben we nu ook al Miami, dus volgend jaar worden het drie races. Of ik geloof dat er ooit vier races kunnen komen in de Verenigde Staten? Als de boel in hetzelfde tempo doorgroeit: waarom niet?

Ik denk dat Las Vegas goed bij de Formule 1 past. Glamour, entertainment en bullshit, daar draait het bij beide om. Sommige mensen zullen zeggen dat we te veel races hebben, maar dat lijkt me niet. Stefano vindt geloof ik dat vierentwintig Grands Prix de absolute limiet is, en dat lijkt me een goeie inschatting. In 1980 waren het er nog maar veertien. Kun je je dat voorstellen? Een ander voordeel van nieuwe Grand Prix-locaties is dat ze de organisatoren van de meer historische races scherp houden. Niets is zeker in deze sport, en een beetje concurrentie kan geen kwaad. Een paar historische races zijn commercieel gezien ook niet enorm sterk, dus ik kan me zelfs voorstellen dat een tijdje niet meedoen ze de ruimte geeft om nieuwe investeringen aan te trekken. En niet alleen dat: als de lokale bewoners een paar jaar geen Grand Prix meemaken,

gaan ze het misschien wel missen en er meer waarde aan hechten. Sommige landen lijken te vergeten hoeveel geld een Grand Prix oplevert, of misschien zijn ze het vanzelfsprekend gaan vinden. Het is geen peanuts!

Een van de races die ongetwijfeld wakker geschud worden door de komst van Las Vegas is Monaco. Sinds de aankondiging zeggen veel mensen zelfs dat de nieuwe race Monaco nog weleens kan overtroeven. Monaco moet het tegenwoordig vooral hebben van glamour en traditie. Zo simpel is het. Las Vegas verzuipt in de glamour, en omdat het een stuk groter is, wordt de race vrijwel zeker spannender en competitiever. Wat heeft Monaco dan nog over? Traditie. En waarvoor kan traditie zorgen als je niet oppast? Dat de vooruitgang wordt tegengehouden. Ooit had de Formule 1 Monaco harder nodig dan omgekeerd, maar die tijd is voorbij. Op de kalender staan is niet langer vanzelfsprekend voor welk land dan ook, en zo hoort het. Ik denk dat het een positief effect zal hebben op de relatie tussen de Formule 1 en Monaco, want niemand wil die relatie zien sneuvelen. Aan de andere kant is de pers de afgelopen jaren erg kritisch over Monaco geweest omdat de race saai en voorspelbaar zou zijn, en des te spannender de nieuwe races blijken, des te meer zulke kritiek zal toenemen.

Donderdag 7 april 2022

Albert Park Circuit, Melbourne, Australië

TWEE UUR 'S MIDDAGS

Lang zal ik leven, lang zal ik leven, lang zal Günther leven in de gloria. Vandaag ben ik zevenenvijftig jaar jong, maar ik voel me geen dag ouder dan negentig! Mensen lijken tegenwoordig geobsedeerd met hun leeftijd, maar voor mij is het gewoon een getalletje. Hoe oud ik me voel hangt ervan af hoe mijn team het doet, dus tot Bahrein ben ik goddomme drie jaar lang op sterven na dood geweest.

Eerder vandaag verraste het team me met een taart, wat erg aardig was. Het enige nadeel was dat hij me werd aangeboden door Kevin, die ziek is! Wil je ons allebei de dood injagen? Het was wel een lekkere taart. Aardbeien. Ik heb een speech gehouden waar iedereen bij in slaap viel en vervolgens wat interviews gegeven.

Om de feestvreugde nog wat te vergroten: dit weekend is onze honderdvijfentwintigste race in de Formule 1. Ik had vandaag een Q&A voor onze website, en toen herinnerde Stuart me eraan. Misschien dus wel toepasselijk dat maar liefst twee van mijn meest memorabele Haas-momenten hier in Melbourne waren. Die twee zesde plaatsen.

VIER UUR 'S MIDDAGS

Ik moest op een podium wat vragen beantwoorden in een van de fanzones. Dat gebeurt tegenwoordig bij de meeste Grands Prix, en het is iets wat sommige coureurs en teambazen leuk vinden en andere niet. Ik vind het fokking te gek! Iedereen is gewoon even samen aan het lachen als één groot team. De persoon die de vragen stelde vertelde wat voor dag het vandaag was, en het publiek zong een verjaardagsliedje voor me. Er moeten wel tien- of twintigduizend mensen zijn geweest. En niet zomaar mensen: Australiërs! Ze maakten me toch een lawaai. Ik was echt onder de indruk.

Ik heb net met iemand gepraat over de aanpassingen aan het circuit, die ervoor moeten zorgen dat er meer ingehaald wordt. Een aantal bochten is verbreed, en ze hebben bij één of twee ook het profiel gewijzigd. De grootste verandering is dat ze de oude chicane bij bocht 9 en 10 hebben weggehaald, zodat ook dit deel van Lakeside Drive nu een snel stuk is. Volgens de organisatoren zijn de rondetijden in vergelijking met 2019 zo'n vijf seconden sneller, terwijl de racelijn met maar achtentwintig meter is ingekort. Tering!

Ik ben net in de garage geweest, en de relatie tussen Kevin en Mick lijkt alleen maar sterker te worden. Mooi om te zien. Er is wederzijds respect en vertrouwen, wat mij goed uitkomt. Aan de andere kant moeten we oppassen dat het ook niet te gezellig wordt, want dan pushen ze elkaar niet. Zoals altijd is het een kwestie van de juiste balans vinden. Zat Kevin wat dichter bij het einde van zijn Formule 1-carrière, dan zou dat misschien lastig worden, maar hij is nog jong en competitief. Als hij het hier goed doet, kan een van de grote teams best interesse in hem tonen. Die gedachte heeft hij ongetwijfeld in zijn achterhoofd, wat ik prima vind. Zolang onze auto competitief is, blijft hij zichzelf pushen.

Vrijdag 8 april 2022

Albert Park Circuit, Melbourne, Australië

TIEN UUR 'S OCHTENDS

Die arme Kevin voelt zich nog steeds hondsberoerd. Ik heb gevraagd of hij niet liever terug naar het hotel wilde, maar hij moest en zou rijden. Ik weet het niet. Er gaat dit weekend iets niet helemaal soepel. Kevin is een wrak. Ik voel me ook niet al te best. We moeten onszelf er maar doorheen worstelen.

VIER UUR 'S MIDDAGS

De eerste vrije training was echt niet goed. Kevin zette achttien rondes neer, met een beste tijd van 1:23.186 (P18), maar voelde zich de hele rit niet lekker. Mick probeerde bij de start een nieuwe

bandencompound uit en stapte daarna over op een setje softs, en hij klokte 1:24.349 (P20). Het moet beter.

De rondetijden begonnen tijdens de tweede vrije training sneller te worden naarmate er meer rubber op de baan terechtkwam. Kevin reed 1:21.191 (P16) tijdens zijn kwalificatiesimulatie, en Mick 1:21.974 (P18). Allebei deden ze op het laatst nog een run met veel brandstof, waar we waardevolle data voor de race aan overhielden.

Ik begin me steeds slechter te voelen. Het is geen misselijkheid zoals bij Kevin. Alleen duizeligheid en hoofdpijn. Ik dacht eerst dat het iets te maken had met de jetlag (waar ik geen last van hoor te hebben!), maar inmiddels weet ik vrij zeker van niet. Net wat ik kon gebruiken. Ik denk dat ik direct doorga naar het hotel.

Als dit de laatste pagina van het boek is, dan komt dat doordat ik ben overleden in mijn slaap. Even bij wijze van waarschuwing.

Zaterdag 9 april 2022

Albert Park Circuit, Melbourne, Australië

ZEVEN UUR ’S OCHTENDS

Nou, ik ben vannacht niet doodgegaan. Maar dat is dan ook gelijk al het goede nieuws dat ik kan bedenken. Ik heb slecht geslapen en voel me nog steeds een wrak. Normaal ben ik nooit ziek. Ik ben net dat fokking konijntje van de batterijenreclames, maar dan met langere benen en een grotere neus. Hoe dan ook, ik moet mezelf maar uit bed slepen en kijken hoe het gaat.

VIER UUR ’S MIDDAGS

Jezus. Je kan wel stellen dat de kwalificatie niet gegaan is zoals we gehoopt hadden. Kevin werkte op zijn eerste set banden van 1:21.243 naar 1:20.548 toe, en op zijn tweede set reed hij 1:20.254, wat goed was voor P17. De derde en laatste run veranderde in een eindsprint na een fokking rode vlag, maar het lukte Kevin niet om zijn tijd te verbeteren, zodat hij er in Q1 uit lag. Voor het eerst dit seizoen. *Merda!*

Mick verging het gelukkig ietsje beter, en hij mocht door naar Q2 dankzij een snelle ronde van 1:20.104 (P15). Mooie start. Ik dacht dat hij er nog wel meer uit kon persen, maar aan het eind van Q2 stond hij nog steeds vijftiende.

Ik moet nog een hoop media doen, maar eigenlijk wil ik gewoon naar bed.

Zondag 10 april 2022

Albert Park Circuit, Melbourne, Australië

ZES UUR ’S AVONDS

Mick is als dertiende gefinisht, en Kevin als veertiende. De afstelling was deze keer wat minder. De snelheid ging wel, maar de safetycar verklootte het voor ons. Dat kan gebeuren. Laten we het erop houden dat we weer het nodige geleerd hebben. Geen idee hoe ik mezelf overeind heb gehouden. Ik had eigenlijk zin om onder mijn bureau te kruipen en een paar weken lang te slapen.

Maandag 18 april 2022

Steiner Ranch, North Carolina, Verenigde Staten

TWEE UUR ’S MIDDAGS

Nou, ik heb weer een mooi verhaal voor jullie. Het zijn me de weken wel, zeg. En niet in goede zin. In de ontzettend verrotte zin!

Na de kwalificatie op zaterdag voelde ik me wat beter, en ik ging uit eten met Mattia. We dronken er een glaasje wijn bij maar hielden het rustig. De ochtend daarop leek het bij het wakker worden wel alsof ik een hele fles whisky achterover had geslagen! Serieus, ik voelde me stomdronken. Op het circuit liep ik gelijk naar mijn kantoor, waar ik in mijn stoel in slaap sukkelde als een oude man. Ik? In al mijn jaren in de autosport is dat nog nooit gebeurd. Ik ben er altijd klaar voor!

Na de race ben ik rechtstreeks doorgegaan naar het vliegveld, en in de auto viel ik als een blok in slaap. Het kostte de chauffeur vijf minuten om me wakker te krijgen. Hij dacht dat ik dood was! In het vliegtuig viel ik opnieuw in slaap, en ik werd niet wakker tot we bijna tien uur later in Los Angeles landden. Ik ging naar de lounge om op mijn aansluiting naar Charlotte te wachten, en weer viel ik in slaap, deze keer totdat drie uur later mijn vlucht werd omgeroepen. De vrouw van de lounge kwam me wekken, en ik zei: ‘Shit, ik hoop niet dat ik hier al die tijd met een openhangende mond heb gezeten.’ ‘Dat is eigenlijk precies wat u gedaan heeft, meneer,’ zei ze een beetje al te eerlijk. Op dat punt was ik zo aan het bibberen dat ik mijn telefoon nauwelijks nog kon vasthouden, en toen ik om kwart voor twaalf ’s nachts in het vliegtuig naar Charlotte zat, zakte ik weer weg. Sommige mensen vinden het lastig om tijdens zo’n nachtvlucht te slapen, maar daar had ik geen last van. De crew was tien minuten bezig om me wakker te krijgen toen we geland waren in Charlotte. Ik heb begrepen dat ze behoorlijk bezorgd waren. Daar heb ik zelf niets van meegekregen, want ik zat in fokking dromenland!

Om half acht ’s ochtends was ik eindelijk thuis, en ik besloot een ontbijtje te eten. Op dat moment voelde ik me niet al te slecht, maar ik was nog wel moe. Ik heb een douche genomen en ben naar bed gegaan. Het volgende dat ik weet is dat Gertie me wakker maakte en zei: ‘Weet je wel hoe laat het is? Eén uur ’s middags.’ ‘Kan me niet schelen,’

antwoordde ik. ‘Laat me gewoon slapen.’ Ik denk dat ik daarna nog vijf uur weg ben geweest, dus tegen de tijd dat ik terugkeerde naar het land der levenden, had ik alles bij elkaar bijna vierentwintig uur geslapen.

Toen ik dinsdag wakker werd, ging ik vrijwel direct over mijn nek. Ik haalde nog net de wc. De misselijkheid bleef het grootste deel van de dag hangen, en tegen de avond leek mijn hoofd op ontploffen te staan. Echt afschuwelijk. Ik had me nog nooit zo beroerd gevoeld. Woensdag was vergelijkbaar, en op donderdag en vrijdag begon het iets beter te gaan. Werken lukte nog niet, maar ik kon wel weer rondlopen en praten. Op zaterdag heb ik mijn laptop voor een paar uurtjes opengeklapt, en gisteren heb ik een volle dag gemaakt en ben ik achterstallige shit gaan inhalen. Gelukkig is het relatief rustig vanwege Pasen.

Weet je hoe erg het was? Ik heb zelfs een afwezigheidsbericht ingesteld voor mijn e-mail. Ik weet niet precies hoeveel jaar ik al mailtjes stuur, maar dat is iets wat ik nog nooit heb hoeven doen. Afgelopen woensdag ben ik bij mijn dokter langsgegaan, en die zei dat het een soort virusinfectie was. Als ik me vrijdag niet beter zou voelen, moest ik van hem naar het ziekenhuis, maar gelukkig knapte ik op.

Hoe dan ook, het goede nieuws is dat Günther terug is. Fitter, sterker en knapper dan ooit. Later vandaag vlieg ik naar Italië, en na een nachtje logeren bij mijn moeder rij ik naar Imola voor de volgende race. Helaas is dit een van de pak-’m-beet drie Grands Prix die volgens mij niet bij onze auto passen, dus mijn verwachtingen zijn eerlijk gezegd niet heel hoog. Aan de andere kant hebben we bij Grands Prix waarvan ik wél hoge verwachtingen had soms voor geen meter gepresteerd, dus met die logica wordt het vast een fokking overwinning! Iets waar we ons dit weekend op kunnen verheugen is de eerste sprintrace. Die brengt ook uitdagingen met zich mee, want er is maar één vrije training om een goede afstelling te vinden. Maar dat geldt voor iedereen, dus wie zich het best voorbereidt heeft straks een betere auto. Wij zorgen in elk geval dat we er klaar voor zijn. Kom maar op!

Donderdag 21 april 2022

Imola, Bologna, Italië

TWEE UUR ’S MIDDAGS

Er was deze week meer persaandacht voor onze relatie met Ferrari dan voor de Grand Prix. Serieus, het begint vermoeiend te worden. Ik denk dat ze overschatten hoeveel invloed ik bij Ferrari heb. En hoeveel toegang tot hun faciliteiten in Maranello. Wat denken mensen, dat ik ’s nachts het kantoor van Ferrari binnensluip om de servers af te tappen? We zitten in Maranello niet eens in hetzelfde gebouw. Hoeveel keer moet

ik dat nog herhalen? Mattia is met een verklaring gekomen, maar volgens mij zal dat weinig uithalen. Hij zei dat Haas ten opzichte van Ferrari een volledig onafhankelijk team is, niet een soort opleidingsformatie, en dat de regels over het delen van informatie niet overtreden worden. Heldere taal, lijkt me.

Maar we krijgen hoe dan ook wel kritiek. Hebben we een goede auto, dan is hij afgekeken van Ferrari, en hebben we een slechte auto, dan zitten we waar we thuishoren. Ik vind dat geen snuggere manier van denken. Je moet wel respect voor mensen hebben, en daar ontbreekt het soms aan. We zijn hier niet gewoon om als stoplap te dienen op de grid. Als iemand goed werk verricht, moet je je hoed afnemen en zeggen: ‘Mooi gedaan.’

Een van de felste critici van onze relatie met Ferrari is Andreas Seidl van McLaren. Hij zou graag zien dat fabrieken alleen nog krachtbronnen en versnellingsbakken met andere teams mogen delen en dat teams als Haas alleen mogen bestaan als ze de rest zelf maken. Daarmee zou je in feite terugkeren naar de goeie ouwe tijd toen allerlei teams naar de kloten gingen omdat ze te veel hooi op de vork namen. Dat, of hij wil maar vier of vijf grote renstallen in de sport hebben.

Ik kan alleen maar blijven benadrukken, net zoals Mattia, dat we alles volgens de regels doen. Heeft Andreas daar een probleem mee, dan moet hij maar bij de FIA gaan mopperen. Ik heb de FIA nota bene uitgenodigd om de relatie tussen Ferrari en Haas te komen onderzoeken, en mocht er iets niet kloppen, dan doen we daar iets aan. Maar dat gaat niet gebeuren, want nogmaals: we houden ons keurig aan hun regeltjes.

Een paar weken geleden ontdekte ik dat Andreas degene is die geprobeerd heeft te voorkomen dat we in Bahrein extra testtijd kregen, ook al was dat vertraagde vrachtvervoer niet onze schuld. Ik heb hem bedankt voor zijn sportiviteit en gevraagd waarom hij zoiets zou doen. Hij lachte alleen maar. Vervolgens heb ik haarfijn uitgelegd wat er zou gebeuren als hij me nog een keer uitlachte, en toen stopte hij. Prima als mensen een andere kijk hebben op de manier waarop teams in elkaar horen te zitten en te werk horen te gaan, maar je gaat mij en mijn mensen niet beledigen. Dat pik ik niet.

Vrijdag 22 april 2022

Imola, Bologna, Italië

VIER UUR ’S MIDDAGS

Na al dat gelul gisteren over ons en Ferrari, en niet te vergeten de gebeurtenissen in Australië en mijn fokking week als schone slaapster, was ik vandaag echt toe aan iets positiefs.

En dat is er gekomen!

Bij de kwalificatie voor de sprintrace morgen hebben we ons allerbeste resultaat ooit behaald: P4 voor Kevin. P-fokking-4, mensen! Er was een moment dat het allemaal in de soep dreigde te lopen toen Kevin van de baan spinde, maar hij kon doorrijden en kwalificeerde zich achter Verstappen, Leclerc en Norris. Na afloop produceerde onze garage aardig wat lawaai, kan ik je vertellen. En het publiek ook. Wist je trouwens dat Leclerc ook ooit een Haas-jongen is geweest? Echt waar. Hij was ontwikkelingscoureur voor ons in 2016, toen hij in de Formule 2 reed, en hij heeft ons een paar keer vertegenwoordigd tijdens een eerste vrije training. Ik mag Charles graag. Het is een goeie vent.

Net als in Bahrein heeft iedereen een lach op zijn gezicht. En dit resultaat maakt niet alleen de juiste mensen blij, maar ook de juiste mensen pissig. Sorry, ik zal niet te politiek gaan doen. Ik ben gewoon nog steeds een beetje boos.

Vanavond neemt Stefano Domenicali, die zelf uit Imola komt, alle teamleiders mee naar zijn favoriete plaatselijke restaurant. Zoals je weet is Stefano een goede vriend van me, en hij gaat zeker zijn best doen om het iedereen naar de zin te maken. Maar ik durf te wedden dat hij goed heeft nagedacht over de tafelschikking. Hij is niet op z’n achterhoofd gevallen. Christian en Toto worden zo ver mogelijk uit elkaar gezet, en Andreas en ik ook. Of tenminste, dat hoop ik. Ik heb geen zin om de hele avond te armworstelen en elkaar onder tafel tegen de schenen te schoppen. Eigenlijk mag ik Andreas best. Hij is oké.

Veel mensen vragen of het gelazer tussen Christian en Toto bij *Drive to Survive* in scène is gezet. ‘Haten ze elkaar echt zo?’ Blablabla… Wat boeit het mij dat die twee niet constant lopen te knuffelen? Zoals ik al zei zorgt het feit dat we uiteindelijk allemaal voor de F1 werken en van de F1 houden ervoor dat we elkaar niet vermoorden, ook al zitten we bij andere teams. Dat geldt net zo goed voor Toto en Christian. Misschien dat ze elkaar soms wel kunnen wurgen, zoals ik dat irritante huftertje dat vraagtekens blijft zetten bij onze relatie met Ferrari soms wel kan wurgen, maar uiteindelijk doen we het samen. Hoezeer ik het ook oneens ben met die man, net zoals Christian en Toto het soms met elkaar oneens zijn, we moeten onthouden dat we in hetzelfde schuitje zitten. Als we dat vergeten, wordt het één grote knokpartij.

Dat is eigenlijk nog niet eens zo’n slecht idee. Als we ooit een saaie race hebben, kunnen we een bokswedstrijd in witteboordenstijl houden tussen twee teambazen. Zie je het al voor je? Wel zielig voor die arme ouwe Fred. Die wint het nog niet van een aardappel. Hij is eigenlijk een

paar jaar jonger dan ik, maar hij ziet eruit alsof hij mijn opa kan zijn. Ik weet eigenlijk niet wie de lastigste tegenstander zou worden. Ik ken Christian al heel lang en heb ooit met hem gewerkt bij Red Bull. Hij kon vrij hard zijn. Aan de andere kant, hij is tegenwoordig getrouwd met een Spice Girl. Otmar van Alpine ziet eruit alsof hij ook wel zijn mannetje zou staan. Het is een grote vent.

Nog even over vanavond. Als Stefano me naast Fred zet, gaat er waarschijnlijk geen bloed vloeien en wordt er alleen een hoop getreiterd. Ik reken erop dat het eten en de wijn prima zijn, en het is een gratis maaltijd. Niks mis mee, toch?

Zaterdag 23 april 2022

Teamhotel, Bologna, Italië

ZEVEN UUR 'S OCHTENDS

Ik ben bang dat alles gisteravond soepel is verlopen, dus geen nieuwtjes. Ik weet het, zelf ben ik ook teleurgesteld. Misschien volgende keer. Het was wel gezellig, en het eten was ongelooflijk. Bovendien deed Stefano het fantastisch als gastheer.

Onze verwachtingen voor vandaag zijn uiteraard hooggespannen. Kevin heeft in een Haas-auto zelden zo goed gepresteerd als gisteren, dus daar rekenen we vandaag weer op. Mick heeft zich trouwens als twaalfde gekwalificeerd, wat best oké was. Maar hij heeft het nog steeds niet tot Q3 geschopt, en ik weet dat hij dat wanhopig graag wil. Komt wel.

Oké, nu ga ik douchen en mijn geluksshort aantrekken, en daarna vertrek ik rechtstreeks naar de baan.

VIER UUR 'S MIDDAGS

Ik ben momenteel niet in een opperbeste stemming, dus ik houd het kort. Het begon gisteren allemaal zo veelbelovend, maar daar zag je in de sprintrace weinig van terug. Kevin wist zijn vierde positie tot ronde 8 vast te houden. Drie rondes later pakte Ricciardo hem de vijfde plaats af. In ronde 16 lag Kevin zevende en Mick tiende, dus toen hadden we één coureur die nog steeds in de punten zat en één net erbuiten. Kevin viel voor het eind van de race nog een positie terug, en Mick bleef tiende, dus we hebben in totaal één puntje gehaald. Misschien dat sommige mensen zeggen: 'Kom op, Günther, een punt is een punt.' Ja, maar nadat je je als vierde gekwalificeerd hebt? Een ramp kun je het niet noemen, maar ik had er meer van verwacht. Het enige positieve is dat Mick morgen als tiende mag starten, wat bemoedigend is.

Oké, ik ga even met mijn hoofd tegen de muur bonken. En duimen voor morgen.

Zondag 24 april 2022

Imola, Bologna, Italië

ZES UUR 'S AVONDS

Zo dichtbij maar zo ver weg… alweer! Kevin had een mooie start en schoof door naar de vijfde plek, maar vervolgens maakte Mick in de eerste chicane contact met Alonso, spinde en viel terug naar de zeventiende plek. Kevin heeft heel hard zijn best gedaan, maar feit is dat hij gewoon minder snel was dan de anderen. We zijn nu in elk geval zover dat het tempo ons probleem is in plaats van de betrouwbaarheid! Kevin kwam als negende over de finish, wat twee punten opleverde, en Mick bleef zeventiende. Ik ben een beetje teleurgesteld in Mick. Dit was een geweldige kans voor hem, maar het is gewoon een kwestie van ervaring. Mensen beginnen te zeggen dat de auto sneller is dan de resultaten die we ermee neerzetten, en uiteindelijk ligt dat aan de coureurs. Ik kijk het nog een paar races aan, maar er moet iets veranderen. Ik zou eigenlijk wel even met Mick willen praten, maar hij is direct doorgevlogen naar Amerika. Denk ik al na over alternatieven? Natuurlijk doe ik dat. Kevin heeft dit seizoen vijftien punten gescoord, en als Mick er ook maar half zoveel had, zouden we nu op drieëntwintig staan. We hebben lang moeten wachten op een goede auto, en het enige wat de pret nog kan bederven is het volle potentieel niet realiseren. Dat zou het toppunt van frustratie zijn.

Oké, hierna gaan we naar Miami. Een nieuwe race. Ik wou dat ik tussendoor naar huis kon, maar morgen vlieg ik naar Londen om te vergaderen, en daarna moet ik een paar dagen naar de fabriek in Oxford. Ik heb me bij Haas nog niet eerder zo gevoeld als nu. Blijdschap en teleurstelling zijn in mijn leven de twee standaardemoties, maar momenteel schiet ik heen en weer tussen blij, gefrustreerd, nerveus, teleurgesteld en dan weer blij. Het is een vreemde combinatie, en waarschijnlijk blijft het nog wel even zo omdat we hierna naar een nieuw circuit gaan. Het klinkt alsof ik klaag, maar dat is niet zo. De frustratie betekent dat we op het randje van iets moois zitten. Dat voel ik gewoon!

Maandag 2 mei 2022

Haas F1-fabriek, Banbury, Oxfordshire, Verenigd Koninkrijk

Wat positief nieuws. Morgen kondigen we een nieuw partnerschap aan met een fintechbedrijf uit Denemarken dat Lunar heet. We werken er al een tijdje aan en kunnen bijna van start. Hoewel we er financieel gezien goed voor staan, was de Oeralkali-deal een hoop geld waard, en ik heb hard gewerkt om vervanging te regelen. Ongeveer vijfenzestig procent van ons jaarbudget komt normaal gesproken uit sponsorinkomsten, dus dan snap je over wat voor bedragen ik het heb.

Het is een smak geld. En hoewel we nog in de beginfase zitten, zijn er aardig wat partijen geïnteresseerd om titelsponsor te worden. Een Amerikaans bedrijf zou leuk zijn, al is dat niet essentieel.

Ik denk dat marketingmensen die zelf geen Formule 1-fan zijn soms aannemen dat alle teams hetzelfde zijn, of in elk geval variaties op een thema. Dat corrigeer ik dan graag even. 'We zijn een beetje anders dan de andere teams,' zeg ik. En daarmee doel ik niet op geld. We hebben een ander ethos. Ik zal dat illustreren. Elk ander team op de F1-grid is corporate. Tot op zekere hoogte dan. Mercedes is echt door en door corporate, wat je mag verwachten van een übermachtige Duitse organisatie met veel geld en een figuur als Toto aan het roer. Die jongens weten waar ze mee bezig zijn. De Alfa Romeo's en Alpines van deze wereld zijn minder corporate, maar het zit nog steeds in hun DNA. Haas is het daarentegen helemaal niet. Niet dat we anticorporate zijn. Natuurlijk niet. Het is gewoon niet waar we voor staan.

Een paar weken geleden wilde een verslaggever weten wat ons USP was. 'Hoe onderscheiden jullie je van de andere teams?' vroeg hij. 'Wat maakt jullie anders?'

'Dat is een goeie vraag,' antwoordde ik.

Daarna legde ik uit dat onze benadering niet echt corporate was, en eerst begreep die verslaggever dat niet. 'Maar er is geen sport ter wereld zo corporate als de Formule 1,' zei hij. 'Daar moet je toch in meegaan?'

'Bullshit,' zei ik. 'Je kunt van een F1-team maken wat je wil, zolang je je aan de regels houdt. En in die regels staat niet dat je corporate moet zijn.'

Niet iedereen kan trouwens met onze benadering uit de voeten. Wanneer je als gast naar Mercedes of Ferrari gaat, wordt er door een heel leger mensen voor je gezorgd. Terwijl je bij Haas een overall krijgt aangereikt of de afwas moet doen! Geintje. Of tenminste, nog wel. Laten we even afwachten hoe het seizoen verloopt en hoeveel fokking chassis de coureurs afdanken. Maar toch, het komt erop neer dat we niet zoveel personeel hebben om voor gasten te zorgen en dat je bij Haas een ander soort ervaring hebt.

Wat maakt Haas nog meer anders? Nou, sommige mensen zouden misschien zeggen dat ik anders ben dan andere teambazen. En daar zouden ze gelijk in hebben. Niet in goede of slechte zin. Gewoon anders. Zie je mij al bij Mercedes werken? Jezus christus, de monteurs krijgen nu al een rolberoerte als ik langs de garage loop. Heel Duitsland zou spontaan in brand vliegen als ik daarnaartoe ging.

Maar het belangrijkste verschil is niet Günther Steiner. Of dat we niet corporate zijn. Het belangrijkste verschil zijn wij met z'n allen. Een team is zo goed als de mensen die het in dienst heeft, en wij hebben een paar van de allerbeste. Maar niet iedereen past bij Haas, en Haas past ook niet bij iedereen. Vandaar dat ik me altijd bemoei met het aannemen en ontslaan van personeel, meestal vanaf de tweede ronde sollicitatiegesprekken. Wie je ook mag zijn, je legt verantwoording af aan mij, dus ik moet zeker weten dat we de juiste persoon binnenhalen. Soms sla ik de plank mis, maar mijn betrokkenheid helpt wel. Of daar ga ik in elk geval van uit! Bij andere teams zit corporate in de genen, en wij hebben Gene Haas. Een rustige man die verzot is op autosport en ook nog eens dapper (en krankzinnig) genoeg was om zijn vertrouwen te stellen in een lelijke, luidruchtige Italiaan die desnoods een fokking kogel zou opvangen voor het team dat hij heeft helpen opzetten.

Je hebt geen idee hoeveel kritische geluiden er waren toen we begonnen. 'Jullie vliegen nog sneller de sport uit dan jullie erin gekomen zijn,' zeiden ze allemaal. Stelletje arrogante flapdrollen. Ze leken ook te denken dat het kleinste team zijn iets is om je voor te schamen. Ik schaam me helemaal niet dat we het kleinste team zijn. Daar ben ik juist trots op. Als je meer kunt met minder, is dat toch juist goed? Het is zeker een indrukwekkendere prestatie. Niet dat we trouwens arm zijn. We proberen gewoon verstandig met ons geld om te gaan omdat we nog lang willen blijven meedoen. Niets duurt voor eeuwig, maar voordat het afgelopen is willen we er het beste van maken.

De nieuwe regels hebben zeker geholpen, deels omdat ze teams aanmoedigen als een winstgevende onderneming te werk te gaan, in plaats van als bodemloze geldput of de hobby van een rijke kerel. De Formule 1 schreeuwt daar al tijden om, maar natuurlijk zorgt het ook voor nieuwe uitdagingen. Elke dwaas kan een verliesmakend bedrijf runnen.

Morgen vlieg ik naar de allereerste Grand Prix van Miami. Omdat het opnieuw een thuiswedstrijd is voor Haas, hebben onze creatieve mensen een poster voor de race ontworpen die gebaseerd is op het hoesje van *Grand Theft Auto: Vice City*. Ik heb van de Grand Theft Auto-games gehoord maar ze nooit gespeeld. Ik heb wel belangrijkere dingen aan mijn hoofd, zoals het runnen van een fokking F1-team! Toch moet gezegd worden: een dikke tien voor de creativiteit. De poster ziet er geweldig uit, en volgens Stuart is hij op het internet viral gegaan, wat dat ook mag betekenen. Ik sta erop met een zonnebril, en eerlijk gezegd vind ik het best een coole look.

Misschien moet ik wat achtergrondinfo over deze race geven. Stefano kwam begin 2021 voor het eerst met Miami als mogelijke locatie voor een Grand Prix. Vanwege het aantal mensen dat me op plekken als de supermarkt aanklampte om over de sport te praten en selfies te maken, wist ik dat er een publiek was. Maar Miami en de F1? Dat was wat mij betreft een perfecte combinatie, dus ik was heel enthousiast.

Toen Austin zeven of acht jaar geleden werd aangekondigd, zeiden veel mensen dat de baan het hoogstens twee jaar zou volhouden. Zelfs ik maakte me zorgen dat hij geen vast onderdeel van het programma zou worden. En kijk eens wat er gebeurd is. Austin is nu al een klassieker, en er komen evenveel mensen als op Silverstone. Vierhonderdduizend in één weekend tijd. Wauw! Dat is echt ongelooflijk. *Drive to Survive* heeft uiteraard een belangrijke rol gespeeld bij het aanwakkeren van de Amerikaanse belangstelling voor de F1, daar twijfelt niemand aan. Maar als mensen de sport niet daadwerkelijk leuk vonden, zouden ze niet terugkomen, en dat doen ze wel. Elk jaar zijn het er meer.

De Formule 1 is naast voetbal een van de weinige sporten die letterlijk wereldwijd potentieel hebben, maar tot voor kort is dat niet echt gerealiseerd. Vroeger keken alleen autogekken, terwijl tegenwoordig iedereen die je spreekt een lievelingscoureur of -team lijkt te hebben. Heeft de sport er ooit beter voor gestaan dan nu? Nee, ik denk het niet. Misschien dat sommige puristen het anders zien, maar qua populariteit en enthousiasme doet de Formule 1 het volgens mij uitstekend. Het enige waarop we moeten letten is dat het om de sport blijft draaien, en pas in de tweede plaats om de show. Iedereen houdt van spektakel, maar als dat moet verbloemen dat iets eigenlijk saai of kut is, haken mensen uiteindelijk af.

Weet je wat ik onlangs ontdekte? Dat de hotels in Las Vegas nu al uitverkocht zijn voor de Grand Prix van volgend jaar. Meer dan anderhalf jaar van tevoren! Er zijn honderdvijftigduizend hotelkamers in Las Vegas, en ze zijn allemaal geboekt. Letterlijk allemaal. Ik heb onze reiscoördinator, Kate, gevraagd waar het team volgend jaar verblijft, en ze zei: ‘Op het moment weet ik dat nog niet, Günther!’ Echt fokking gestoord. Als het zo doorgaat, zitten we straks in een caravan in de woestijn.

Goed, ik kan me maar beter klaar gaan maken, want mijn auto komt eraan. Ik zie je in de Magic City!

Woensdag 4 mei 2022

Miami International Autodrome, Miami, Verenigde Staten

ZES UUR ’S AVONDS

Ik ben om half vier ’s middags in Miami aangekomen en gelijk naar de baan gegaan. Hoe het hier is opgezet overtreft al mijn verwachtingen. Fokking geweldig gewoon. Het is een tijdelijk circuit, net als Albert Park, maar het voelt permanent. De locatie is het Hard Rock Stadium-complex in Miami Gardens, waar de Miami Dolphins spelen, en als je helemaal boven in het stadion staat, kun je alle hoeken van de baan zien. Heel indrukwekkend.

Mensen willen nu al weten of drie Grands Prix genoeg is voor de Amerikaanse markt, en dat is me ook meerdere malen gevraagd sinds de Grand Prix van Miami werd aangekondigd. Wat mij betreft kunnen ze de komende jaren beter zorgen dat de dingen die er nu zijn stevig staan, voordat ze gaan nadenken over de volgende stap. Een van de drie races heeft nog niet eens plaatsgevonden. Even rustig graag!

Als je rondloopt, met het publiek praat en ziet wat ze hier gerealiseerd hebben, is het duidelijk dat de Formule 1 een verandering doormaakt. In de begintijd van Haas werd het gegeven dat je in de Formule 1 werkte beantwoord met een glazige blik en een opmerking in de trant van ‘Dat is toch alleen een Britse sport?’. Er was geen enkele interesse. Maar als je het nu zegt, hebben mensen zoiets van ‘Wauw, de Formule 1. Cool zeg!’.

Direct na het landen voelde ik dat deze race bijzonder gaat worden. Ik arriveerde op dinsdag, en toen al liepen er overal fans het circuit te bewonderen en een sfeertje te bouwen. Ik praatte vandaag met een van de tv-mensen van ABC, en die verwacht dat de kijkcijfers van de Grand Prix van Miami misschien zelfs die van sommige NASCAR-races gaan evenaren. Als dat gebeurt, valt mijn kop van mijn romp van verbazing. Dat zou te gek zijn. Vorig jaar had Austin de een-na-hoogste kijkcijfers die een Amerikaanse Grand Prix ooit heeft gehaald in de Verenigde Staten: 1,2 miljoen. Hoe indrukwekkend dat ook mag zijn, naar een NASCAR-race kijken gemiddeld drie miljoen mensen, dus we zijn er nog niet. Aan de andere kant is Miami nieuw, wat de nieuwsgierigheid natuurlijk ontzettend prikkelt.

Vrijdag 6 mei 2022

Miami International Autodrome, Miami, Verenigde Staten

ACHT UUR ’S OCHTENDS

Deze week beweerde Ralf Schumacher, Micks oom, dat ik een betere relatie met Kevin heb dan met Mick. En voor de verandering heeft hij gelijk. Hij vraagt alleen niet waaróm ik een betere relatie met Kevin heb, en of dat sowieso uitmaakt. Ik zal even wat toelichting geven. Allereerst ken ik Kevin al heel lang en hebben we samen een hoop

meegemaakt. Ik weet hoe hij werkt, hij weet hoe ik werk, en we hebben een soort verstandhouding. Tenminste, voor zover dat mogelijk is in zo'n fluïde omgeving met zoveel druk. En het is niet zo dat ik een slechte relatie heb met Mick. Helemaal niet zelfs. Gewoon een wat minder diepgaande. Ik heb geprobeerd hem beter te leren kennen, maar daarvoor zijn natuurlijk wel twee mensen nodig. Je kunt zoiets niet afdwingen. Misschien dat het nog groeit, maar opmerkingen zoals die van Micks oom helpen in elk geval niet, en mijn relatie met Mick heeft geen enkele invloed op de prestaties die wij allebei leveren. Goed, dat zou misschien zo kunnen zijn als we constant ruzie hadden of een blad voor de mond moesten nemen, maar dat is niet het geval. Mick en ik mogen dan wat minder close zijn, maar ik kan gewoon zeggen waar het op staat, en dat werkt omgekeerd net zo. Maar ja, die lui moeten iets hebben om over te schrijven.

Hoe dan ook, ik ga naar de baan. Want nu wordt het leuk.

ZES UUR 'S AVONDS

De baantemperatuur tijdens de eerste vrije training was vierenvijftig graden Celsius, en de luchttemperatuur vierendertig. Dat is best heet! Maar ja, we zijn in Miami, dus dat viel te verwachten.

Allebei de coureurs hebben twintig rondes gereden, en in de tweede vrije training een vergelijkbaar aantal. Kevin eindigde als tiende, Mick als vijftiende. Het was een interessante sessie, en we hebben een hoop geleerd. Ik denk dat er ruimte is voor verbetering, maar al met al ben ik blij met de nieuwe kennis die we vandaag hebben opgedaan. Volgens mij staan we er niet slecht voor, dus in de derde vrije training gaan we nog wat meer vooruitgang proberen te boeken en ons voorbereiden op de kwalificatie.

Er werd vandaag in de paddock veel gepraat over de celebrity's die dit weekend komen. Ik kijk weinig tv en luister ook niet echt muziek, dus de kans dat een ouwe knar als ik iemand herkent lijkt me vrij klein. In 2019 hadden we tijdens de Amerikaanse Grand Prix een man te gast die Trevor Noah heette, en ik had geen idee wie dat was. 'Het is een komiek uit Zuid-Afrika,' zei Stuart. 'Echt?' zei ik. 'Nooit van gehoord.' 'Nou, hij heeft twaalf miljoen volgers op Twitter en acht miljoen op Instagram, dus hij is behoorlijk beroemd.' 'Shit, je meent het.' Het bleek een heel aardige vent. Zo gaat het tegenwoordig wel vaker. 'Günther, dit is blablabla.' Ik weet dat ik een beroemdheid tegenover me heb, maar de helft van de keren heb ik geen flauw idee wie zo iemand is. Mijn leven speelt zich af in een bubbel, snap je, dus tenzij je beroemd bent in de autosport, ken ik je waarschijnlijk niet.

Zaterdag 7 mei 2022

Miami International Autodrome, Miami, Verenigde Staten

ÉÉN UUR 'S MIDDAGS

Dat met die beroemde vips heb ik goed ingeschat. Blijkbaar wemelt het er vandaag van in de paddock, maar ik heb nog niemand herkend. We hebben er dit weekend trouwens zelf ook een paar over de vloer. Op onze gastenlijst staan onder anderen de gebroeders Watt, J.J. en T.J., twee heel beroemde NFL-spelers en ontzettend aardige jongens. En bovendien een stel fokking reuzen! Nu al is het hier Monaco keer tien. Het valt nauwelijks te behappen. Kun je nagaan hoe het volgend jaar in Las Vegas wordt. En ik snap het ook wel, weet je. Celebrity's worden graag geassocieerd met iets populairs en glamoureus, en de Formule 1 wordt graag geassocieerd met populaire en glamoureuze mensen. Laten we wel wezen, op dat gebied kunnen we best wat hulp gebruiken. Kijk maar eens naar alle lelijke hufters die we momenteel hebben rondlopen.

Maar wat ik minder waardeer is dat de celebrity's niet met de media willen praten. Dat is geen stijl. Ze struinen lekker heen en weer over de grid om zich op de foto te laten zetten en belangrijk te doen, maar zodra iemand van de pers zegt: 'Hoi, heb je het naar je zin?' springt er gelijk een stel schuimbekkende beveiligers tussen. Wat mij betreft moeten die mensen meekrijgen wie de belangrijkste pers- en mediafiguren in de F1 zijn en aangemoedigd worden om een praatje te maken. Als je een gratis dagje uit cadeau krijgt, hoor je de F1 te steunen door in gesprek te gaan met de mensen die de sport bediscussiëren en promoten. Dat is de deal. Of tenminste, dat zou de deal moeten zijn. Ons huis, onze regels.

Dat gedoe met arrogante celebs is eigenlijk iets van de afgelopen paar jaar, en ik hoop van harte dat er snel een eind aan komt. Ik heb gezien wat voor shit mannen als Martin Brundle op de grid moeten pikken, en daar word je niet blij van. Soms zie ik hem gewoon onder de voet gelopen worden door een stel beveiligers. Heel triest. Onze sport hoort voor iedereen te zijn, en als de enige mensen die je niet kunt aanspreken niet eens bij die sport horen, slaan we een slecht figuur. Dit is een Grand Prix, niet een fokking Oscaruitreiking.

ZES UUR 'S AVONDS

Geen goeie middag. Ik durf zelfs te stellen dat het een kutmiddag was. In de derde vrije training zetten we één stapje vooruit door goed te presteren, maar daarna zetten we er weer twee achteruit door een technische storing en een paar slechte beslissingen. Aan het begin van Q1 liet Kevins radio het afweten, zodat hij niet met zijn engineer kon praten. Het resulteerde erin dat hij bleef doorrijden op één enkel setje

softs en op P16 finishte. Mick, die dezelfde strategie had meegekregen als Kevin, kwam nog wel naar binnen voor een bandenwissel, en hij haalde met de hakken over de sloot Q2. Het lukte alleen niet om er nog een schepje bovenop te doen, dus hij kwalificeerde zich als laatste, op P15.

We hebben nog steeds geen idee waarom Kevins radio ermee ophield. Het is een raadsel. Een godsgruwelijk irritant raadsel! Als dat ding wel gewerkt had, hadden we een bandenwissel kunnen doen, en dan had hij het waarschijnlijk op zijn minst tot Q2 geschopt. Maar ja, shit happens. Vooral bij ons. Constant!

Zondag 8 mei 2022

Miami International Autodrome, Miami, Verenigde Staten

ACHT UUR ’S OCHTENDS

Gisteravond na de kwalificatie heb ik het team bijeengeroepen om een paar woorden te spreken. Ik heb gezegd dat er een kans voor ons ligt en dat het allemaal een tandje hoger moet. Op het moment voelt het alsof we niet alles geven, alsof we constant hopen dat het morgen beter gaat. Maar zoals ik tegen de jongens zei, raken de dagen snel op, en tenzij we van onze luie reet komen en beter worden, gaat dat veelbelovende begin in rook op en verkloten we het seizoen. We moeten harder werken. En belangrijker nog: we moeten slimmer werken. Soms raken mensen wat gedeprimeerd als ik zo tekeerga, maar ik heb benadrukt dat ik het alleen zeg omdat het succes binnen handbereik ligt. Ook zij zouden er kapot van zijn als we achteraf moesten concluderen dat we een goede auto hadden maar er niet uit hebben gehaald wat erin zit.

Na de bijeenkomst heb ik de engineers en coureurs apart genomen. Ik zei: ‘Snappen jullie wat ik bedoel, jongens? Want zo niet, dan kunnen we net zo goed naar huis gaan. Serieus, jullie mogen niet met je kop in het zand op betere tijden gaan zitten hopen. We moeten zelf voor betere tijden zorgen, en dat moet nú. Ik heb het volgens mij al duizend keer gezegd. We zijn hier niet om de grid op te vullen.’

Ik heb wel een theorie waar het aan ligt, en ook daar heb ik het met de coureurs en engineers over gehad. Misschien dat onze mentaliteit nog steeds beïnvloed wordt door vorig seizoen. Toen was alles negatief. Echt alles. Ik bleef mensen op het hart drukken dat het beter zou gaan, maar hoe graag ze dat ook wilden geloven, het enige waarop ze konden rekenen was dat er volgende week weer een nieuwe teleurstelling wachtte. Nu dat veranderd is, lijkt het wel alsof ze huiverig zijn om weer competitief te worden. Ze zijn bang voor de auto, bang voor zichzelf. Ik geloof dat de jongens wel snapten waar ik naartoe wilde en zich

realiseerden dat het gewoon een gebrek aan zelfvertrouwen is. Net zoals we er vorig seizoen aan gewend zijn geraakt om als laatste te finishen, moeten we er nu aan gewend raken om in de punten te finishen. Met die mentaliteit moeten we verder. We moeten hongerig worden. ‘Kom op, jongens, we hebben het zelf in de hand!’ Dat is eigenlijk wat ik gezegd heb.

Ik zal eerlijk tegen je zijn: ik maak me best zorgen over vandaag. Er moet snel een omslag komen.

TIEN UUR ’S AVONDS

Ik kon dit helaas niet eerder opschrijven omdat ik een beetje een rothumeur had, zeg maar. Of eigenlijk is dat te zacht uitgedrukt. Het schuim stond me op de fokking lippen!

Waar zal ik beginnen? Deels was het eigenlijk best een opwindende race. Of tenminste voordat de safetycar op de baan kwam. Allebei onze coureurs schoven na de start een stukje door naar voren, dus dat was bemoedigend. Na de safetycar wilde Kevin nieuwe banden halen, wat de race-engineer en de strateeg afraadden omdat het niet genoeg voordeel zou opleveren en zijn positie in gevaar zou brengen. Kevin hield echter voet bij stuk, en uiteindelijk zijn we erin meegegaan. Zoals we al vreesden leidde het tot positieverlies, en het heeft ons waarschijnlijk punten gekost. Kevin was wel weer zo fatsoenlijk om te erkennen dat het zijn fout was en sorry te zeggen. Dat maakte het niet goed, maar hij heeft er hopelijk iets van geleerd. Mick had na de safetycar een botsing met Vettel die zijn race verpestte, dus al met al was het best een klotemiddag. Er was een moment dat we achtste en negende lagen, en zo had het eigenlijk moeten blijven.

Direct na de race voelde het alsof mijn hele verhaal van gisteravond gewoon genegeerd was. Dat is natuurlijk niet zo, en gelukkig besefte ik dat voordat het team nog een toegift van me kreeg! Ik was gewoon een beetje pissig, dus ik ben teruggegaan naar het hotel om mijn hoofd in het toilet te stoppen.

Maandag 9 mei 2022

Charlotte Motor Speedway, North Carolina, Verenigde Staten

TIEN UUR ’S OCHTENDS

Wat ik al niet overheb voor dit team!

Ik weet niet precies wiens idee het was, maar toen we ons klaarmaakten voor de Grand Prix van Miami bedacht een Haas F1-medewerker dat Kevin en Mick een keer hallo konden gaan zeggen bij de Stewart-Haas Racing-fabriek. Deels als pr-momentje, maar ook omdat de jongens het vast interessant zouden vinden. De mensen van Stewart-Haas

zijn praktisch onze buren, en hoewel we losse entiteiten zijn, delen we natuurlijk een eigenaar. Gene zit al sinds 2002 in de NASCAR, en hij heeft Stewart-Haas Racing in 2008 samen met Tony Stewart opgezet. Hun fabriek in Kannapolis, niet ver van ons eigen hoofdkwartier, heeft een vloeroppervlak van dertienduizend vierkante meter en is heel indrukwekkend. Kevin en Mick zijn er vandaag naartoe geweest, en ze hebben het reuze naar hun zin gehad.

Terwijl we het regelden, werd geopperd om Kevin en Mick ook gelijk een proefritje met een NASCAR-auto te laten maken op de nabijgelegen Charlotte Motor Speedway. Dat hadden Kevin en Romain in 2019 ook gedaan, dus we zeiden: ‘Waarom niet?’ Kevin ging met alle plezier nog een keer, en Mick en Pietro wilden het ook graag proberen. Een van de coureurs van Stewart-Haas, Chase Briscoe, zou erbij zijn. Het klonk leuk. ‘Jij komt toch ook, Günther?’ ‘Tuurlijk,’ zei ik. ‘Zoiets wil ik voor geen goud missen.’

Toen we een uurtje geleden aankwamen, zei de persoon van Stewart-Haas die het georganiseerd had: ‘Weet je wat, waarom probeert Günther het ook niet?’

‘Wablief?’ zei ik. ‘Ik kan niet met zo’n ding rijden!’

Mijn eigen race-ervaring beperkt zich tot de keer dat ik begin jaren negentig navigator was bij een rallyteam. Dat was maar voor een paar races, verder ben ik niet gekomen. Ik heb nooit het talent en het geld gehad om zelf coureur te worden.

‘Maar ik rijd in een fokking Toyota Tundra!’ zei ik.

‘Misschien dat je dan met Kevin kunt meerijden?’

Als we in Miami punten hadden gescoord, had ik zo’n voorstel helemaal zien zitten, maar dat was niet zo.

‘De laatste keer dat ik Kevin sprak was op de Grand Prix van Miami, en toen was hij net uitgevallen na botsingen met twee andere coureurs. Het was een nogal direct en openhartig gesprek. Wat als hij wraak wil nemen?’

En zo komt het dat ik hier nu bij de Charlotte Motor Speedway zit te wachten tot ik zo meteen met meer dan driehonderd kilometer per uur mag rondsjezen met een wraakzuchtige Deen. Wat kan er nou misgaan?

Shit, dat was cool. Echt heel cool. Ik geloof alleen dat ik mijn hoofd niet meer naar rechts kan draaien. Nee, dat lukt inderdaad niet. Jezus! Het was er bijna niet van gekomen, want ik had wat moeite om in die fokking auto te komen. Ik was vergeten dat de deuren dichtgelast waren en dat je door het raampje naar binnen moest. Het mooiste was rondjes maken op de oval. Dat heb ik nog nooit eerder gedaan, en ik zou het

zonder aarzelen overdoen. Ik zal maar eerlijk toegeven dat ik al wel ervaring heb met snel rondgereden worden door een ander, want ik heb aardig wat keren bij de legendarische Colin McRae in de auto gezeten. Dat is alweer tijden geleden, en ik heb het sindsdien niet meer gedaan. Hoeveel respect ik ook heb voor de jongens van nu: Colin kon dingen met een auto waar je fokking ogen van begonnen te bloeden! Wat mij betreft was die vent een genie, en als ik het niet vergeet, zal ik nog wel iets vertellen over die tijd.

Ik heb de kijkcijfers voor Miami doorgekregen, en die zijn zeker indrukwekkend. Tweeënhalf miljoen in de Verenigde Staten. Dat begint in de buurt te komen van NASCAR-aantallen. Het lijkt me aannemelijk dat in oktober minstens evenveel mensen naar Austin zullen kijken, en God weet hoe het volgend seizoen gaat, met Las Vegas op de kalender. Het zijn spannende tijden voor de Formule 1.

Donderdag 19 mei 2022

Teamhotel, Barcelona, Spanje

ZES UUR ’S AVONDS

Morgen is het drie jaar geleden dat we Niki Lauda zijn kwijtgeraakt. Ik hoor zo zijn stem weer. ‘Günther, Niki hier. Oké, luister!’ Hij is de persoon die me heeft overtuigd om van de rally naar de Formule 1 over te stappen, en dit lijkt me een mooi moment om dat verhaal te vertellen. Wat ik zei klopt trouwens niet helemaal; eigenlijk is hij de persoon die me vertéld heeft dat ik naar de Formule 1 zou overstappen. Om voor hem te werken.

Toen Niki in 2001 het Jaguar-team overnam, had hij een zware klus voor de boeg en was hij op zoek naar nieuwe mensen. Ik zat destijds bij M-Sport, dat van Ford de opdracht had gekregen om aan de nieuwe Focus te werken voor het Ford World Rally Team, en Ford was ook eigenaar van Jaguar. De autosportmanager van dat rallyteam, een vent die Tyrone Johnson heette, gaf mijn naam door aan Niki, en op een dag kreeg ik een telefoontje van Niki’s secretaresse met de boodschap dat meneer Lauda me wilde spreken. Ik had meneer Lauda nog nooit ontmoet, maar ik was als kind al fan van hem, dus alleen al gevraagd worden voor een gesprek voelde als een eer.

De eerste keer spraken we via de telefoon, en nadat hij een paar vragen had gesteld, zei hij: ‘Je bent binnenkort niet toevallig een keer in Wenen?’ Gelukkig stonden we op het punt om met de Focus aan het Oostenrijkse Kampioenschap mee te doen, dus ik zei dat ik een paar weken later kon langskomen. ‘We gaan dineren,’ zei hij, en toen hing hij

op. Niki deed niet aan hallo en tot ziens. Als hij uitgesproken was, wist je dat.

Ik had van meerdere kanten gehoord dat Niki niet zo van de lange maaltijden was, dus ik verwachtte binnen dertig minuten klaar te zijn. Maar we hebben uiteindelijk meer dan twee uur zitten praten, en de volgende ochtend belde hij om acht uur. ‘Bedankt voor je tijd gisteren,’ zei hij. ‘Je gaat voor me aan het werk.’ ‘Mag ik vragen wat ik ga doen?’ vroeg ik. ‘Daar moet ik nog over nadenken,’ zei hij. ‘Je hoort het wel.’ En toen hing hij op.

Ik had nog steeds een baan bij het fabrieksteam van Ford, dus ik kon pas die januari bij Niki aan de slag. Toen het eenmaal zover was, deed ik daar allerlei verschillende dingen, en op een dag kreeg ik weer een telefoontje. ‘Günther, je gaat vanaf nu samen met mij het team runnen.’ ‘Echt?’ ‘Ja.’ Einde gesprek.

Ik zou waarschijnlijk een heel fokking boek vol kunnen schrijven over mijn tijd bij Jaguar. Het was een beetje een ramp. Een puinhoop. Lang verhaal kort: het bleek niet zo’n goed idee om een raceteam te laten overnemen door een groot en zakelijk ingesteld bedrijf als Ford, want daar dachten ze dat het allemaal een makkie zou worden. Ze begrepen het gewoon niet echt. Tegen de tijd dat Niki erbij kwam, was er al een hoop schade aangericht, en Niki’s toekomstvisie viel niet te verenigen met die van Ford. Hij was een ouderwets racer, en bij Ford waren ze heel corporate. Geen goeie match dus.

Tegen de tijd dat ze besloten om Niki te ontslaan, waren we net wat vooruitgang aan het boeken. Mijn loyaliteit lag bij hem, dus het besluit viel dat ik tegelijk met hem zou vertrekken. Daarna begon Ford zijn interesse in het project te verliezen, en in 2004 werd het overgenomen door Red Bull.

Ik hoop dat ik je niet verveel? Ik weet dat dit eigenlijk een dagboek hoort te zijn, maar veel mensen vragen me naar dit onderwerp, en als iedereen dit boek leest, bespaart dat me in de toekomst misschien wat tijd.

Op het moment dat Jaguar werd overgenomen door Red Bull werkte ik bij het DTM-team van Opel. Als zelfstandige, dus ik zat er niet aan vast. Daarom kon ik ja zeggen toen meneer Mateschitz belde om me een baan aan te bieden bij zijn nieuwe team, ook al had ik niet echt de ambitie om terug te keren naar de Formule 1. Eerlijk gezegd had ik het prima naar mijn zin in de DTM.

Ik woonde nog in het Verenigd Koninkrijk, maar omdat het nieuwe team in Oostenrijk zat, was het voor Gertie en mij een logische stap om

ons in de buurt van mijn familie in Zuid-Tirol te vestigen.

Toen ik bij Red Bull begon, had ik geen idee wat ik moest verwachten. Ik wist niet hoe de sfeer was, en mijn enige echte angst was volgens mij dat ze ook heel corporate zouden zijn. Er bleek sinds Niki en ik waren vertrokken niet zoveel te zijn veranderd, wat een verrassing was. Ik heb het vooral over de teamstructuur. Wel anders – en dat maakte een verschil – waren de bedragen die meneer Mateschitz investeerde.

Een paar jaar lang leidde ik het team samen met Christian Horner, en de resultaten werden beter. Toen, eind 2005, vroeg meneer Mateschitz of ik interesse zou hebben om naar de Verenigde Staten te verhuizen en een NASCAR-team op te zetten voor Red Bull. Dat had ik verdomme niet zien aankomen! Ik weet nog dat ik met Gertie overlegde en dat zij het zag zitten. Het was sowieso altijd een vage ambitie van me geweest om naar de Verenigde Staten te verhuizen, maar ik had er nooit iets mee gedaan omdat het als Europeaan zo moeilijk te realiseren viel. Nu kwam onverwacht toch een kans. Ik vond het wel wat intimiderend om helemaal vanaf de grond een nieuw team op te bouwen. In een sport waarmee ik niet enorm bekend was. Zoiets is in geen enkel land makkelijk, laat staan in een land dat je voornamelijk uit films kent. Laten we het erop houden dat het een uitdaging was.

Na mijn aankomst in de Verenigde Staten had ik al snel door dat mijn Formule 1-ervaring in deze context weinig betekende. In het begin tenminste. De Formule 1 is de koningsklasse, dus je denkt dat je het allemaal wel weet, maar eigenlijk wist ik geen reet. Dat ik dat vroeg doorkreeg heeft me waarschijnlijk gered, want in plaats van stug voort te ploegen en er een puinhoop van te maken, heb ik de eerste zes maanden vooral geobserveerd. Ik was een fokking spons die alles opzoog. De cultuur, de manier waarop ze zakendeden. Zelfs hoe mensen van dag tot dag met elkaar praatten. Ik wilde het allemaal weten.

Na ongeveer zes maanden was ik zover dat ik kleine verbeteringen kon doorvoeren op basis van mijn Formule 1-kennis. Zo werd het NASCAR-team van Red Bull het eerste van zijn soort met een fulltime pitcrew. En dat waren geen monteurs. Het waren sporters die alleen maar pitstops deden. Daarnaast heb ik een engineeringstructuur ingevoerd, wat ook nieuw was. Tegenwoordig heeft elk NASCAR-team er eentje.

Toen ik dat alles begon te implementeren, stuitte ik op de nodige weerstand. Een hoop mensen dachten dat de NASCAR niet klaar was voor zulke veranderingen, maar ik vond ze van fundamenteel belang als we de sport verder wilden ontwikkelen.

Als ik het over mijn NASCAR-tijd heb, komt regelmatig de vraag voorbij of ik ooit nog verwachtte terug te keren naar de Formule 1. Maar zo zit ik niet in elkaar. Als zich een kans aandient die me bevalt, focus ik daarop. Ik kijk niet achteruit, en ook niet heel ver vooruit. Toen ik naar de Verenigde Staten verhuisde had ik nog steeds een hoop vrienden in de Formule 1 én in de rally, maar niet omdat ik erop rekende dat ik terug zou komen. Het waren gewoon mensen met wie ik goed overweg kon.

Uiteindelijk heb ik maar een paar jaar bij het NASCAR-team van Red Bull gezeten. Ik zal niet in detail treden over de reden van mijn vertrek; laten we zeggen dat het zijn beloop had gehad. Al snel kreeg ik een aantal banen in Europa aangeboden, en hoewel het om aantrekkelijke voorstellen ging, waren we voor mijn gevoel nog niet klaar met Amerika. Of misschien was Amerika nog niet klaar met ons. In twee jaar tijd hadden we een mooi leven opgebouwd. Gertie en ik waren gelukkig.

Oké, nu even wat gelul waarbij je gegarandeerd in slaap valt. Maar geen zorgen, ik ben bijna klaar. Toen ik weg was bij Red Bull, besloot ik een van mijn dromen waar te maken en een eigen bedrijf op te zetten. Ik kende het Amerikaanse autosportwereldje inmiddels vrij goed, en de composietindustrie leek me onderontwikkeld potentieel. Ik vergeleek het met de Europese markt, en dat was een verschil van dag en nacht. Om maar weer eens een lang verhaal kort te maken: met behulp van een vriend van me, Joe Hoffman, die bij het NASCAR-team van Red Bull mijn productiemanager was, begonnen we een composietfabriek genaamd Fibreworks. We zijn er nog steeds eigenaar van, en de zaken gaan heel goed. We begonnen in 2009, en de eerste vijf jaar hebben Joe en ik keihard gewerkt om het bedrijf van de grond te krijgen. Daarna ben ik zoals je weet het idee gaan uitwerken om een Formule 1-team op te starten, en de rest is geschiedenis.

Tegenwoordig runt Joe het bedrijf terwijl ik de wereld rondreis om tegen mensen te schelden en op de foto te gaan. Ik ben heel goed in het van de grond krijgen van een bedrijf en de beginfase, en Joe is heel goed in managen en de dagelijkse gang van zaken. Je kunt hem op dat gebied zelfs briljant noemen, en onze regeling werkt prima. Fok, nu ik toch bezig ben, kan ik net zo goed even adverteren. Daar wordt Joe blij van.

Fibreworks – leider in de composietindustrie. Pionier op het gebied van custom design, engineering en productie.

Dat ik in Amerika al een NASCAR-team en vervolgens een bedrijf had opgezet hielp zeker bij het opstarten van een Formule 1-team. Je moet de cultuur begrijpen. De Amerikanen spreken weliswaar (min of meer) dezelfde taal als de Britten, om een voorbeeld te noemen, maar op

zakelijk gebied is het een wereld van verschil. Niet dat ze beter of slechter zijn. Gewoon anders. Dus toen er investeerders gevonden moesten worden zei ik de juiste dingen, voor de verandering! Zonder mijn ervaring was het echt nooit zo gegaan.

Zo, alsjeblieft. Weer een paar minuten van je leven voorbij die je nooit meer terugkrijgt. Hoewel ik al zei dat ik oorspronkelijk geen plannen had om terug te keren naar de Formule 1, ben ik blij dat ik het heb gedaan. Ook ben ik Niki heel dankbaar, want hij is een geweldig goede mentor en vriend voor me geweest.

De laatste keer dat ik Niki sprak was op 21 februari 2019, drie maanden voor zijn overlijden. Het was de dag voor zijn verjaardag, want ik dacht hem dan makkelijker te pakken te krijgen dan op zijn verjaardag zelf. Ik wist dat het al een tijdje niet zo lekker ging, en bij mijn eerste poging nam hij niet op. Een van zijn kinderen, met wie ik goed overweg kan, heeft waarschijnlijk de gemiste oproep gezien, want ik werd teruggebeld en kreeg Niki aan de lijn. Hij klonk behoorlijk uitgeput, maar ik heb hem tenminste kunnen feliciteren.

Voor Niki Lauda werken was een ervaring. Hij beulde je af, maar je kon zijn vertrouwen winnen door gewoon hard te werken en altijd je best te doen. En zodra je zijn vertrouwen had, stond hij voor de volle honderd procent achter je. Gesteund worden door iemand als Niki Lauda gaf je het gevoel dat je alles kon. Hij was een bron van inspiratie.

Voordat ik stop, zal ik nog een grappig verhaal vertellen over Niki. Toen ik *Rush* had gezien, die film over hem en James Hunt, vertelde ik dat ik ervan genoten had.

'De acteur die jou speelde, Niki, was fokking briljant!'

'Ik heb hem getraind,' antwoordde Niki een beetje uitdagend.

'Wat, om te acteren?'

'In dit geval: ja. Hij is drie dagen bij me geweest.'

'En in die tijd heb je hem leren acteren?'

'Ik heb hem geleerd om Niki Lauda te zijn.'

'In drie dagen? Je neemt me zeker in de maling?'

'Nee. Hij was zo goed omdat ik hem getraind heb om mij te worden. Dat is de reden.'

'Dus het had niets met acteertalent te maken?'

'Nee. Het komt door mij.'

'Oké dan. Gefeliciteerd!'

'Bedankt, Günther. Ik ben blij dat je mijn film mooi vond.'

Vrijdag 20 mei 2022

Circuit de Barcelona-Catalunya, Barcelona, Spanje

VIER UUR ’S MIDDAGS

Iets wat ik vanmorgen bij aankomst op de baan bedacht is dat elke race tegenwoordig een eigen persoonlijkheid heeft. Daar zorgt de F1 bewust voor, en het is een geweldig idee. Zeven of acht jaar geleden, toen we begonnen, was alles een beetje een eenheidsworst geworden. Ik weet niet of dat ook bewust was, maar de races onderscheidden zich nauwelijks van elkaar. En je weet wat ze zeggen: altijd maar dezelfde meuk gaat vervelen.

Er is gezegd dat de Grand Prix van Miami een beetje een Super Bowl-sfeertje had, en de reacties waren heel positief. Spanje is weer een ander verhaal. Hier is alles traditioneler en heb je een hoop autofanaten die gewoon naar het racen willen kijken en niet geïnteresseerd zijn in al dat showbizzgedoe. Ik vind dat wel verfrissend na Miami, en het is leuk om een kijkje te nemen in allerlei verschillende werelden. Dat houdt voor ons allemaal de lol erin.

Oké, even over de eerste en tweede vrije training. Hoe hebben we het gedaan? Nou, het is een goeie dag geweest. De eerste vrije training was niet zo bijzonder, maar tegen de tijd dat de tweede begon, hadden de jongens hun draai gevonden. Mick eindigde als tiende en Kevin als twaalfde. Niet slecht. Uiteraard hebben we er niks aan als we morgen niet op dezelfde voet doorgaan, maar ik denk dat dat wel gaat lukken. Mick en Kevin zijn momenteel ontzettend blij. Misschien dat onze kansen aan het keren zijn?

Zaterdag 21 mei 2022

Circuit de Barcelona-Catalunya, Barcelona, Spanje

VIJF UUR ’S MIDDAGS

De ups en downs van de Formule 1 zijn waar we het allemaal voor doen, maar ze zijn ook de reden dat we er soms liever mee kappen. Dat is gewoon de waarheid. Een honderdste seconde verschil kan zorgen dat je ineens extatisch blij bent, en de miniemste inschattingsfout kan alle hoop de grond in boren. Je kunt wel stellen dat we dit seizoen meer slechte dagen hebben gehad dan goede, maar vandaag was zo’n dag waar we voor leven.

Dus hoe hebben we het gedaan?

Eén coureur in Q3? Rot op. Geen interesse. Twee coureurs? Dat klinkt een stuk beter! Voor het eerst sinds 2019 hebben allebei onze rijders Q3 gehaald. Kevin met een achtste plek en Mick met een tiende. Fokking geweldig!

Q1 begon met een race tegen de klok, want Micks auto had een probleem met het *brake-by-wire*-systeem. Het was hachelijk, maar na een

staaltje vakwerk van de monteurs kon hij weer de baan op en mocht hij met een rondetijd van 1:20.683 door naar Q2. Kevin Magnussen had zich op dat punt al gekwalificeerd met 1:20.227, dus afgezien van de technische problemen hebben we gekregen wat we wilden.

In Q2 ging het allemaal soepeler en nog weer een stuk beter. Kevin klokte een tijd van 1:19.810, wat hem P5 opleverde, en Mick pakte P10 met 1:20.436. Het was voor het eerst dat Mick naar Q3 mocht! Wat een moment. Hij is sowieso al iemand met een big smile, maar nu zag je de rest van zijn gezicht niet eens meer. Wat Q2 voor Kevin memorabel maakte was dat hij kampte met een haperend DRS-systeem. Hoe hij in godsnaam op P5 is uitgekomen is een groot mysterie. Het was me de sessie wel!

Q3 begon op softs, en we sloten af met een wissel naar twee verse bandensets en een laatste poging om een snellere tijd neer te zetten. Allebei de rijders behaalden nog wat winst: Kevin reed 1:19.682, waarmee hij op P8 uitkwam, en Mick zat met 1:20.368 op P10.

Je kunt je wel voorstellen dat we staan te stuiteren. Het hele team. Dat zijn nu twee positieve dagen achter elkaar. Twee! Ik krijg spontaan zin om iedereen mee te nemen naar een café voor een feestje. Maar dat is niet zo’n slim plan. Laten we zo doorgaan!

Zondag 22 mei 2022

Circuit de Barcelona-Catalunya, Barcelona, Spanje

TIEN UUR ’S OCHTENDS

Iedereen heeft het momenteel over upgrades. Dat is het enige waarover de verslaggevers willen praten. Het is echt een fixatie geworden. ‘We moeten sneller.’ ‘Oké, tijd voor een upgrade. Dat is de enige manier!’ Niet dat ik tegen upgrades ben, maar ik houd er niet van om dingen gewoon maar te doen. De timing moet kloppen.

Ik kan ernaast zitten, maar soms voelt het alsof upgrades gebruikt worden voor propagandadoeleinden. Je weet wel, door teams die andere teams nieuwsgierig willen maken wat er bij de concurrent gebeurt. Maar het kan ook dat de pers en de media gewoon proberen om de hele F1-soap nog wat op te stoken. Wie zal het zeggen? Die laatste optie lijkt me eigenlijk waarschijnlijker. Hoe dan ook, het wordt bijna vanzelfsprekend gevonden dat je met upgrades komt, wat me irriteert. ‘Wat, je hebt geen upgrade? Maar we zijn in Spanje. Iedereen moet een upgrade voor Spanje hebben.’

De reden dat ik momenteel geen interesse heb in upgrades is dat we nog niet het beste uit onze auto hebben gehaald, en wat je niet volledig begrijpt en op waarde kunt schatten kun je niet upgraden. Zo denk ik

erover, en Gene is het daarmee eens. Neem nou dit weekend. Elk ander team op de grid heeft een upgrade, en toch is onze auto een van de snelste. Dat is omdat we meer over de auto te weten zijn gekomen zoals hij nu is, inclusief hoe we het porpoising-probleem kunnen verminderen. Daardoor zijn we sneller, en dat is ónze upgrade.

Toch begint de geruchtenmachine alweer te draaien. Het geld zou op zijn bij Haas, enzovoorts. ‘Nee,’ heb ik gezegd. ‘Onze benadering is gewoon anders. Dat is alles.’ Ik ben niet iemand die in de sloot springt omdat ik anderen dat zie doen. Zo heeft het bij mij nooit gewerkt. Daar hadden ze niet van terug.

Ik kan niet wachten tot we gaan racen. Hoewel we een mooie kwalificatie hebben gereden, is het verfrissend dat hier niet zoveel toeschouwers en celebrity’s rondlopen. Er zijn in de loop van dit weekend alsnog bijna driehonderdduizend mensen gekomen, maar zoals ik zei is het een ander slag dan in Miami. Volgende week is Monaco aan de beurt, en tegen die tijd ben ik wel weer klaar voor wat hollywoodglamour. Lichten, camera, Günther! Laten we de make-up ook niet vergeten. Een vrachtwagen vol het liefst.

ZES UUR ’S AVONDS

Ik heb het geloof ik al gezegd, maar wat een verschil kan vierentwintig uur maken. Het is zeker niet de race geworden waar we op hoopten, dat is duidelijk. Tjeminee. Toen we bij bocht 3 aankwamen lag Kevin zevende en Mick achtste, en iedereen op onze pitmuur zat met zijn hoofd in de wolken. De hemelpoort leek zich al te openen! Maar bij bocht 4 was één van onze auto’s ineens een verloren zaak, en tegen ronde 30 waren voor de andere alle kansen verkeken. Met Mick hebben we een gok gewaagd door voor een tweestopper te kiezen, en dat pakte niet lekker uit. Dus dat was niemands schuld. In Kevins geval ligt het wat ingewikkelder, maar daar hebben we het een andere keer nog wel over.

Wat ik gisteren opschreef over de ups en downs van de F1 is zeker van toepassing. We hebben rap na elkaar beide uitersten beleefd. Maar het verschil is dat nu, op dit moment, niemand al te diep in de put zit. We hebben een schone vrijdag en een uitstekende zaterdag gehad, en hoewel er vandaag een paar vergissingen gemaakt zijn, waren het van die vergissingen die er gewoon bij horen. Het was vooral pech hebben. Voor mijn gevoel zitten het team en de auto nu bijna op hetzelfde punt. We beginnen eindelijk vat te krijgen op het potentieel van de auto, dus hierna is het een kwestie van finetunen wat we al hebben en op het juiste

moment upgraden. Ook het team presteert nu vrijwel optimaal, en als we nog zo'n weekend hebben, valt alles waarschijnlijk op zijn plaats.

Eerlijk gezegd wou ik dat de volgende race niet Monaco was. De sfeer mag soms nog zo leuk zijn, maar zonder een beetje regen wordt het eigenlijk gewoon een optocht. En hoe competitief we nu ook zijn, ik denk niet dat we daar tot ons recht komen. Ik kan ernaast zitten, dus laten we onze vingers en al het andere gekruist houden.

Oké, ik moet een vliegtuig pakken.

Adiós!

Woensdag 25 mei 2022

Circuit de Monaco, Monaco

TWEE UUR 'S MIDDAGS

Ik ben letterlijk net aangekomen vanuit Italië. Dit is absoluut een van mijn makkelijkere reizen. Anders dan normaal lopen er al een hoop mensen rond, terwijl het doorgaans pas op de donderdag drukker begint te worden. Ik ben afgelopen week vooral met sponsoring bezig geweest, maar daar heb ik het straks wel over. Eerst zal ik even vertellen wat ik mooi vind aan de Grand Prix van Monaco.

Oké, blij dat we dat gehad hebben. Nu over die sponsoring.

Grapje hoor. Nou ja, min of meer. Als je kijkt naar de ervaring van de fans die hiernaartoe komen, heeft Monaco best een paar pluspunten, maar voor de teams en niet te vergeten de mensen thuis op de bank is er niet veel aan. Geen uitloopstroken, zodat de coureurs weinig risico's kunnen nemen. Geen inhaalpogingen. Een saaie korte baan. Tot een paar jaar terug ging het gerucht dat Monaco geen cent hoefde te betalen voor het organiseren van de race. Dat bleek niet te kloppen, maar ze betalen wel aanzienlijk minder dan alle anderen. Saoedi-Arabië legt rond de zestig miljoen dollar neer om een race te hosten, Monaco maar zo'n vijftien miljoen. En dan is er de manier waarop verslag wordt gedaan, waar fans nogal eens over klagen. Vraag me niet waarom, maar Monaco gaat als enige organisator zelf over de tv-beelden, wat betekent dat zij beslissen wat je te zien krijgt. Ik snap dat het moeilijk is om de regie te voeren bij zo'n race, maar reden te meer om het door een fokking professional te laten doen! Vorig jaar was er ook een grote ruzie over adverteerders. Om de een of andere reden mag Monaco reclame maken voor zijn eigen sponsors, en er was dat jaar een deal met een directe concurrent van Rolex, een van de titelsponsors van de Formule 1. Je kunt je voorstellen dat mensen daar niet blij van werden.

Monaco's deal met de F1 loopt dit jaar af, dus ik ben benieuwd of ze op de kalender blijven staan. Het zou jammer zijn om ze kwijt te

raken, maar je moet met je tijd meegaan, en Monaco is daar volgens veel mensen niet in geslaagd.

Oké, nu begin ik zelfs mezelf te vervelen. Dat sponsornieuws bewaar ik wel voor de volgende keer. Ik logeer hier in Monaco bij een vriend, en ik ben bijna bij zijn huis.

Donderdag 26 mei 2022

Circuit de Monaco, Monaco

ACHT UUR ’S OCHTENDS

Gisteravond was geweldig. In Monaco verblijf ik altijd bij die vriend over wie ik het had, en daar word ik behandeld als een koning. Koning Günther van Monaco. Hotels zijn oké, maar dit is voor de verandering ook weleens prettig, weet je wel. Zijn huis kijkt uit op zee, en we hebben gisteravond lekker gegeten en daarna op zijn balkon gezeten, een sigaar gerookt en een paar uur lang slap geluld. Ik krijg tijdens het seizoen niet vaak de kans om me te ontspannen, en het heeft me goedgedaan. Ik ben klaar voor onze voorbereiding op de optocht.

De druk om een nieuwe titelsponsor te vinden begint op te lopen, maar we hebben het onder controle. We praten met een flink aantal bedrijven, en er is geen gebrek aan interesse. Omdat de Formule 1 het wereldwijd zo goed doet, is sponsoring veel geld waard, en dat moet meegenomen worden in de overweging. Met andere woorden: zet er nog maar een paar nullen achter! Grapje. Mijn doel is om Gene en de raad van bestuur iets voor te leggen wat de toekomst van het team op de middellange tot lange termijn helpt veiligstellen, zonder dramatische toestanden en zonder dat het afbreuk doet aan wie we zijn. Drama leidt niet alleen af maar is ook schadelijk voor ons merk, dat nu behoorlijk sterk is. Een beetje controverse kan geen kwaad, maar ik geloof dat we er voorlopig wel genoeg van hebben gezien. We willen minder crashes, minder controverse en meer punten.

De bedrijven waarmee we praten zitten over de hele wereld, en ik heb veel interessante mensen ontmoet. Maar er moet met een hoop zaken rekening worden gehouden. Niet in de laatste plaats of er sprake is van een goede match. Het is niet gewoon een kwestie van het hoogste bod accepteren. Ik wil niet als een marketingjongen klinken, maar de partij met wie we in zee gaan moet onze filosofie begrijpen en waarderen wie we zijn. En omgekeerd, uiteraard. Gelukkig waarderen veel van de geïnteresseerde bedrijven onze aanpak en vinden ze het prettig dat we minder corporate zijn dan andere teams. Niet iedereen is van ons gecharmeerd, maar dat geeft niet. We zorgen trouwens ook dat sponsors er veel voor terugkrijgen. We zijn maar een klein team, dus in veel

gevallen leren ze bijna iedereen kennen. Ook dat is iets waarvan niet iedereen gecharmeerd is.

Oké, tijd om naar de baan te gaan en te kijken hoe de jongens het doen.

HALF DRIE ’S MIDDAGS

Ik heb net een interview gegeven aan Sky Sports UK, en de presentator vroeg of Haas het seizoen wel kan afmaken. Het heeft iets te maken met een uitspraak van Christian van Red Bull, die van mening is dat sommige teams voortijdig zullen afhaken vanwege de steeds hoger wordende kosten. Ik vraag me af waar Christian zijn nieuwtjes tegenwoordig vandaan haalt. Micks oom? Er zijn overigens redelijk wat teams die hopen dat Red Bull zelf het seizoen niet afmaakt. Vooral Ferrari.

Volgens mij benoemt Christian, zij het met de nodige overdrijving, een reëel probleem, want de kosten van het runnen van een F1-team beginnen de pan uit te rijzen. De situatie is nog niet onhoudbaar of zo, maar grote harde kosten zoals transport zijn dit jaar flink gestegen, en dat moeten we in de gaten houden. Het budgetplafond is geïntroduceerd om een gelijker speelveld te creëren, en daardoor vormen de teams soms ook wat meer een gesloten front dan vroeger. Niet op alle gebieden uiteraard. Godzijdank wordt er nog genoeg gestreden, en dat verandert nooit. Maar ik vraag me wel af of Christians ‘nieuwtje’ ermee te maken heeft dat we onlangs moesten melden wat we het afgelopen jaar hebben uitgeven. Misschien dat hij de billen een beetje samenknijpt.

De laatste interviewvraag had ik niet zien aankomen. Of Lewis Hamilton zijn piercings moet uitdoen voor een race. Die belangrijke discussie is tot mijn grote genoegen aan me voorbijgegaan. Jezus! Maar ik heb er wel degelijk een mening over, namelijk dat als in de regels staat dat je tijdens een race geen piercings in mag, wat blijkbaar zo is, hij ze moet uitdoen. Of Lewis dat fair vindt doet niet ter zake, en als hij de regels wil veranderen, moet hij maar kijken of daar animo voor is en eventueel gaan lobbyen. Ik heb zelf geen piercings, en mijn coureurs evenmin. Of ze moeten op een verborgen plek zitten. Je weet maar nooit!

Nogmaals, het aantal mensen dat hier rondloopt is ongekend. Best apart, want dit jaar hebben we geen donderdag met trainingssessies en vervolgens een vrije vrijdag, maar volgen we gewoon het standaardformat van drie dagen. Omdat er nog weinig te beleven valt, had ik verwacht dat het op donderdag rustig zou blijven, maar niet dus. Ik heb zoiets hier nog nooit eerder gezien. Vermoedelijk heeft het te

maken met de buzz die je momenteel rond de sport hebt, en het is mooi om te zien.

Omdat in Monaco alles op loopafstand is, hebben we veel meer contact met de fans, en ik heb al een aantal interessante types ontmoet. Een kerel die een selfie wilde maken droeg een shirt met alleen maar mijn gezicht erop. Serieus, zijn halve lichaam was bedekt met honderden Günther-hoofdjes. Het was een fokking gruwel! Daar zit toch niemand op te wachten? Eigenlijk hadden ze hem moeten arresteren en opsluiten.

Vrijdag 27 mei 2022

Circuit de Monaco, Monaco

ACHT UUR ’S OCHTENDS

Weer een rustige, ontspannen avond in Monaco. Nog meer sigaren op het balkon. Nog meer slap gelul met mijn vriend en gastheer. Uiteraard heb ik Gertie niets over die sigaren verteld. Ze zou me vermoorden. Geen zorgen, er is geen enkel risico dat ze dit boek leest, dus mijn geheim is veilig. Ze zou niet durven! Wel genieten dit.

Een paar jaar terug had ik in Monaco een akkefietje met de politie. Het huis van mijn vriend staat in de heuvels, dus ik huur altijd een scooter, en toen ik op een ochtend naar beneden reed, wilde een of ander knulletje een wedstrijdje met me doen. Een normale volwassene zou het genegeerd hebben en gewoon rustig doorgereden zijn, maar helaas ben ik niet echt normaal. Zodra hij me inhaalde dacht ik: oké, als je het hebben wil, kun je het krijgen! Ik moet hem nageven dat hij snel was, maar tegen mij kon hij niet op, en in het voorbijgaan heb ik even vrolijk geglimlacht. Een paar seconden later verscheen uit het niets een politieagent die gebaarde dat ik moest stoppen. Hij was echt pissig! Vervolgens kwam mijn tegenstander voorbij, al zwaaiend en toeterend. ‘Fok you!’ schreeuwde ik terug. Vreemd genoeg vrolijkte dat de politieman niet op, en nog geen vijf minuten later stond ik op het politiebureau een standje in ontvangst te nemen van een brigadier. Jezus, hij gaf me er flink van langs. Ondertussen was er een innerlijke strijd gaande tussen verstandige Günther en idiote Günther, en ik moest mezelf dwingen om niet in discussie te gaan. Na de donderpreek zei die kerel dat hij met zijn meerdere ging praten en nog zou besluiten of me iets ten laste werd gelegd. ‘Serieus?’ zei ik. ‘Vanwege zo’n snelheidsovertredinkje van niks? Jezus christus!’ Dat viel niet goed, en nadat hij me nog even had uitgefoeterd omdat ik zogenaamd onbeleefd was (ik?), ging hij een elektrische stoel zoeken. Ik heb Stuart maar gebeld. ‘Kun je alsjeblieft naar het politiebureau komen? Volgens mij zit ik een beetje in de problemen.’ Het leek hem niet echt te verrassen. ‘Oké,’ zei hij. ‘Ik kom je

halen. En zeg alsjeblieft niks tot ik er ben.' Ik heb gedaan wat hij vroeg. Het was een vrij normale dag in het leven van Günther Steiner.

ZES UUR 'S AVONDS

Het grootste deel van de dag hebben we degelijk gepresteerd. Mick had tijdens de eerste vrije training een probleem met zijn versnellingsbak, waardoor hij moest stoppen in de ingang van de pitstraat en een rode vlag veroorzaakte. Dat soort dingen zijn niet te voorkomen, helaas. Het team heeft tussen de sessies door hard gewerkt om hem in de tweede vrije training weer op de baan te krijgen, en toen reed hij een goeie sessie zonder verdere toestanden. De positieve kant van het verhaal is dat we een mooi aantal rondes in de pocket hebben en dat Kevin in de tweede vrije training op P11 geëindigd is. De snelheid is er. Hopelijk kunnen we morgen meer uit de auto's halen. Het is nu van kritiek belang om alles in orde te krijgen voor de kwalificatie, dus we gaan onze laatste trainingssessie optimaal benutten.

Oké, ik ga terug naar mijn logeeradres voor een sigaar en een potje slap lullen. *Bonne nuit.*

Zaterdag 28 mei 2022

Circuit de Monaco, Monaco

VIJF UUR 'S MIDDAGS

Allebei onze coureurs mochten door van Q1 naar Q2, wat fijn was. Maar er gingen een paar dingen niet volgens plan, zodat Kevin zich op P13 kwalificeerde en Mick op P15. We hoopten dat ze allebei Q3 zouden halen, maar hier moeten we het mee doen. Zoals ik blijf herhalen weten we dat de auto genoeg snelheid heeft. Daar zijn de coureurs van overtuigd, en alle anderen ook. We gaan er nog steeds keihard tegenaan. Wat we nu nodig hebben is een paar druppels regen, wat geluk en ergens een rode vlag – en dan eentje die niets met onze auto's te maken heeft!

NEGEN UUR 'S AVONDS

De mensen van Netflix hebben weer van zich laten horen. Ze willen een keer naar North Carolina komen om te filmen. Jezus christus, mijn vrouw springt vast een gat in de lucht! Een van hen had het erover dat ik op een jetski kon gaan zitten. 'Zeg alsjeblieft dat je een fokking grapje maakt!' Ze willen ook komen kijken bij het composietbedrijf waarvan ik mede-eigenaar ben. Hoezo dat? Ik hoop niet dat ze me aan het doorlichten zijn. Het zijn prima lui, en we lachen samen heel wat af. Maar dan meestal wel om mij.

Zondag 29 mei 2022

Circuit de Monaco, Monaco

ÉÉN UUR 'S MIDDAGS

UFC-vechter Conor McGregor is vanmorgen naar de garage gekomen. Allejezus, wat een gestoord type is dat! In de goede zin van het woord. Ik wil geen gedonder. Mensen vinden mij al intens, maar die Conor zit echt op een ander niveau. Dat moet misschien ook wel als je zijn werk doet. En weet je wat? Hij heeft trouw gezworen aan Haas F1! Behoorlijk cool om zo iemand als fan te hebben, toch? De jongens in de garage gingen helemaal uit hun fokking dak toen hij binnenstapte. Achteraf zei hij in een interview: ‘Ik ben voor team Haas. Onze auto’s zijn ongekend goed!’ Of dat nou waar is of niet, niemand gaat ertegen in. Misschien moet ik hem maar vragen om onze pr te komen doen!

ZES UUR ’S AVONDS

Momenteel te pissig om te typen. Misschien morgen.

Maandag 30 mei 2022

Monaco

Een paar druppels regen, wat geluk en een rode vlag die niets met onze auto’s te maken had, dat is waarop ik hoopte voor de racedag. Nou, één van mijn wensen is uitgekomen. Regen! Die rode vlag kwam er ook wel, maar dan helaas zonder het tweede deel. En geluk was helemaal nergens te bekennen.

Dat ik gisteren niets heb opgeschreven was omdat ik geen zin had om het allemaal meteen nog een keer te doorlopen. Mijn hoofd stond er niet naar. En ik moest een bijzonder ongemakkelijk telefoongesprek voeren met mijn baas.

Na een uur vertraging kwam de formatieronde op gang achter de safetycar. Vervolgens haalde Kevin een paar auto’s in, en op een gegeven moment dacht ik dat hij een kans maakte om in de top tien te eindigen. Maar in ronde 21 moest hij stoppen vanwege een probleem met zijn krachtbron. Het was niemands schuld, maar frustrerend was het wel. De laatste tijd is onze betrouwbaarheid oké geweest.

En dan Mick. Jezus, waar zal ik beginnen?

Na vier rondes kwam hij naar de pit voor intermediates, wat hem zijn positie kostte, en daarna was hij betrokken bij een ongeluk waarbij zijn voorvleugel beschadigd raakte. Hij maakte een pitstop voor een nieuwe voorvleugel en ging de baan weer op, maar een paar rondes later raakte hij in La Piscine de controle over zijn auto kwijt en crashte. De auto lag finaal in tweeën. Wij kregen weer eens zowat een hartaanval, maar hij bleek gelukkig ongedeerd. Dat is natuurlijk het allerbelangrijkste, maar feit blijft dat we nu met reparatiekosten van in totaal bijna een miljoen dollar zitten.

Als het in een seizoen één keer voorkomt dat een coureur een bolide total loss rijdt vanwege een menselijke fout, moet je dat loslaten. Shit happens, daar komt het op neer. De tweede keer denk je: wacht even, hier klopt iets niet. Het prijskaartje en het effect op onze kans om punten te scoren zijn één ding, maar er is ook nog het gevaar voor de coureur zelf en voor anderen. Daar heeft niemand het over.

Ik weet dat ik erop blijf hameren, maar we hebben dit seizoen een goede auto, en ik raak langzamerhand door mijn excuses heen voor dit soort dingen. 'Dus hij is weer gecrasht, Günther?' zal de raad van bestuur zeggen. 'Waarom? Wat heb je aan een goede auto als je geen punten scoort en hem in de kreukels blijft rijden?' En wat kan ik daartegen inbrengen? Niks. Een goede auto hebben is al heel snel een tweesnijdend zwaard voor me geworden, en een van de belangrijkste redenen is dat we ze kapot blijven rijden. Of eigenlijk: één specifieke coureur doet dat. Een coureur die nog steeds geen punten heeft gescoord, wat nu voor nog maar één andere persoon op de grid geldt.

Ik wil niet beweren dat verder niemand in het team fouten maakt. Dat doen we allemaal. Maar dit is niet goed genoeg. Ik heb na de race in een korte verklaring gezegd dat we gaan kijken hoe we vanaf dit punt vooruit kunnen komen, en op dit moment weet ik nog niet welke kant het op gaat. Mick lijkt niet onder ogen te willen zien hoe ernstig de situatie is, of in elk geval niet in het openbaar, wat eveneens verontrustend is. Hij praat alsof het gewoon balen is en er niemand iets te verwijten valt. Als je het verneukt, geef dan toe dat je het hebt verneukt, zeg sorry en probeer beter te worden. Dat is wat hij moet doen. Al heb ik het allerliefst dat hij gewoon ophoudt met crashen.

Micks excuus is dat hij om sneller te gaan grotere risico's moet nemen en dat dit zo'n moment was waarop dat verkeerd uitpakte. Misschien is het inderdaad een van de redenen voor de crash, maar het is geen excuus. Wat verwacht hij nou? Dat ik hem toestemming geef om risico's te blijven nemen die hij niet aankan? Dan kan hij net zo goed toestemming vragen om te rijden! Híj moet dat soort dingen inschatten, niet ik. Ik zit niet achter het stuur. Hoeveel een coureur uit een auto kan halen is een kwestie van talent en vaardigheid, en het is Micks verantwoordelijkheid om te weten waar zijn grens ligt. Hij is godverdomme een F1-coureur. Hij rijdt in de koningsklasse van de autosport.

Ik run een team omdat ik daar in theorie talent voor zou moeten hebben, en bij beslissingen vertrouw ik op mijn eigen inschattingsvermogen. Ik klop niet elke keer bij Gene aan om

goedkeuring of bevestiging te vragen. En ik kom ook niet met smoesjes als het verkeerd gaat. Wat ik probeer te zeggen: als ik besluit om met Haas een groter risico te nemen, en dat pakt niet goed uit, dan zeg ik achteraf niet dat het door dat risico kwam. Gene betaalt me om het team te runnen, wat wil zeggen dat ik verantwoordelijk ben voor de risico's die ik neem. Dat hoort bij mijn werk. We betalen Mick om een auto te besturen, en daarvoor heeft híj de verantwoordelijkheid.

Ik heb de Formule 1 nog nooit zo intens gezien als nu, en dat maakt dit soort situaties alleen maar erger. Alles is aan het groeien: het aantal fans, de racekalender, de media-aandacht. Toch zijn er nog steeds maar tien teams, dus de druk om te presteren is hoger dan ooit. Dat vraagt veel van iedereen. Niet alleen komen al onze fouten onder een vergrootglas te liggen, maar ook wordt het kaf van het koren gescheiden. Of wat er in dit geval van elkaar gescheiden wordt zijn coureurs die op de baan kunnen blijven om punten te scoren voor het team en coureurs die dat niet kunnen.

Ik ga er even diep over nadenken.

Hoe dan ook, ik zal afsluiten met een positieve noot. Morgen zie ik Gertie en Greta weer, en dat is precies wat ik nodig heb.

Merci, Monaco. Het was weer… interessant!

Donderdag 2 juni 2022

Steiner Ranch, North Carolina, Verenigde Staten

TIEN UUR 'S OCHTENDS

Ik heb een stuk terug beloofd dat ik nog wat verhalen uit mijn rallydagen zou vertellen, en aangezien er deze week niet geracet wordt (en er ook eens geen fokking drama's zijn, wat voor het eerst is), lijkt dit me wel een geschikt moment. Eerst maar even de manier waarop ik sowieso in de rally terecht ben gekomen. Hoe mijn leven vóór Netflix eruitzag, in andere woorden. Veel mensen geloven het niet, maar ik bestond toen al!

Laat ik beginnen met mijn schooltijd. Ik stond om één ding bekend, en dat was uiteraard praten. Niemand was me daarin de baas. Ik was de kampioen. Maar ik was ook nog eens best slim. Dat zal je verrassen, maar het is waar. Bij vrijwel elk vak hoorde ik bij de beste drie of vier van de klas. Toch was ik geen studiebol. Het enige wat me interesseerde was de autosport, een onderwerp dat de rest van de familie voor geen ene reet boeide, laat staan dat ze er zelf iets mee deden. Ik keek vroeger met mijn vader naar de Formule 1 op tv, maar in het echte leven kwam de kennismaking toen er ongeveer twintig minuten van ons huis een

heuvelklim werd gehouden. Ik denk dat ik vanaf dat moment definitief verkocht was.

Toen ik klaar was met school ging ik in de leer als monteur, gewoon met auto's voor op de openbare weg, en daarna moest ik in dienst. Na mijn diensttijd werkte ik weer verder als monteur en zag ik een monteursvacature bij het Mazda Rally Team, dat vanuit België opereerde. Dat was in 1986, dus ik was eenentwintig. Geen idee wat ze in me zagen, maar ze boden me de baan aan, en ik ben meteen daarnaartoe verhuisd.

Het was een belangrijk jaar voor het Mazda Rally Team, en niet alleen omdat ze mij in dienst hadden genomen. Ze sprongen namelijk van Groep B van het World Rally Championship naar Groep A. Het jaar erop, in 1987, hielpen we onze coureur Timo Salonen om voor het eerst de Rally van Zweden te winnen, en ons team eindigde als zesde in het wereldkampioenschap voor constructeurs. In 1988 zetten we weer een stap vooruit en eindigden we als vierde, terwijl Salonen vijfde werd.

Mijn baas bij Mazda was de grote Achim Warmbold, een legende in de rallywereld. Op de momenten dat Achim emotioneel of boos werd, gebeurde er altijd iets vreemds bij hem. Zijn bovenlip begon dan te zweten, zodat het na een tijdje leek alsof hij aan het schuimbekken was. Het was heel apart om te zien, en zodra het gebeurde verzon ik altijd een smoes om ervandoor te kunnen. Ik had een goede relatie met Achim. Ook toen al zei ik waar het op stond, en ik geloof dat hij aanvankelijk niet zo goed wist wat hij van me moest denken. Het mag een wonder heten dat hij me niet op straat heeft gezet, maar uiteindelijk is hij volgens mij gewoon aan me gewend geraakt.

Hoewel ik bij Mazda officieel de rol van monteur had, was ik op dat gebied eigenlijk vrij fokking waardeloos, en voordat iemand daarachter kwam nam ik een baan aan als assistent-teammanager bij het Italiaanse Top Run. Mijn belangrijkste verantwoordelijkheid was het in goede banen leiden van de deelname van privérijders aan diverse rallykampioenschappen. En daarmee boekten we ook enig succes. De Belgische coureur Grégoire de Mévius werd onder mijn nauwgezette supervisie tweede in Groep N van het World Rally Championship, te weten in 1989 en 1990.

Waarschijnlijk had iedereen het over dat geweldige nieuwe talent in de wereld van het teammanagement, want in 1991 verhuisde ik naar Milaan om bij Jolly Club aan het werk te gaan als hoofd verkenning voor het team in Groep A. Tegenwoordig zou veel van dat werk waarschijnlijk achter de computer gedaan worden, maar toen mocht je nog gewoon op

pad met een zak geld en je paspoort. Het testen, waarbij ik ook betrokken was, werkte net zo. Ik overdrijf niet. Geen mobiele telefoons. Gewoon geld, een boekje met contactpersonen en een paar landkaarten. Wat een ervaring.

Ook bij Jolly Club veranderde alles wat ik aanraakte in goud, want we wonnen in 1991 en 1992 het wereldkampioenschap voor constructeurs met de Lancia Delta Integrale 16V. Het jaar daarop, in 1993, kwam Carlos Sainz bij Jolly Club, en gedurende dat jaar ben ik maar liefst tweehonderd dagen bezig geweest om samen met hem de auto te testen en te ontwikkelen. Tweehonderd fokking dagen met Carlos Sainz. Kun je het je voorstellen?

Het is eigenlijk een van de belangrijkste periodes in mijn carrière gebleken. Carlos Sainz is niet alleen een geweldig coureur maar ook een van de meest gedreven professionals die ik ken, en hij laat nooit steken vallen. Al snel pikte ik daar ook iets van op. Dat moest wel. De keuze die je kreeg was: zijn voorbeeld volgen en proberen de beste te zijn, of oprotten! Van Carlos heb ik ook een hoop geleerd over discipline en de juiste houding. Maar de belangrijkste les was dat als je hard werkt en het zelfvertrouwen hebt om jezelf te blijven pushen, je iets kunt bereiken in het leven. Carlos is inmiddels de zestig gepasseerd, maar als hij met de Dakar Rally bezig is, staat hij nog steeds als eerste op en gaat hij als laatste naar bed. Hij weet van geen ophouden.

In 1994 was ik inmiddels gepromoveerd tot technisch manager en ging ik over de twee Ford Escot RS Cosworth-auto's die meededen in Groep A. En opnieuw volgde het succes me als een zwerm strontvliegen, want we wonnen niet gewoon twee Italiaanse rallykampioenschappen op rij, in 1994 en 1995, maar speelden dat nog eens klaar in 1996!

In 1997 waren Gertie en ik toe aan een andere omgeving en verhuisden naar het Britse Banbury, waar ik teammanager werd bij het Prodrive Allstar Rally Team. Dat was gloednieuw, en toch wisten we in ons eerste seizoen het Europees kampioenschap te winnen.

En jij dacht dat ik een opportunistische klaploper was die niet wist waar hij mee bezig was, hè? Geef het maar toe. Dat klopt alleen niet. In sommige gevallen weet ik zowaar waar ik het over heb.

Na een jaar bij Prodrive vroeg een vriend die later een mentor zou worden, Malcolm Wilson, me voor de rol van projectleider bij de Ford Focus WRC-vloot van zijn team, M-Sport. Ford had namelijk besloten om de nieuwe Ford Focus World Rally Car door M-Sport te laten ontwerpen en bouwen. Daarvoor kan ik trouwens niet met de eer strijken. Dat was Malcolms werk. Ik begon toen meer een leiderschapsrol op me

te nemen bij het opzetten van technische voorzieningen en managede de ontwikkeling van de auto.

De nieuwe auto deed het jaar daarop zijn intrede, in 1999, met Colin McRae achter het stuur. Het was meteen groot nieuws omdat hij de snelste etappetijden neerzette tijdens de Rally van Monte Carlo, het allereerste evenement waaraan het team meedeed. M-Sport won voor het eerst een race in het wereldkampioenschap tijdens het derde evenement van dat seizoen, de Safari Rally in Kenia, en een maand later behaalde Colin zijn tweede overwinning op rij, de Rally van Portugal. Hij werd uiteindelijk zesde in het rijderskampioenschap, en het team werd vierde bij de constructeurs. Geen slechte start.

Ik zal van de gelegenheid gebruikmaken om iets over Colin te zeggen, want hij was veruit de getalenteerdste coureur met wie ik ooit gewerkt heb. Hij was een tegenpool van Carlos in de zin dat hij er niet zo hard voor hoefde te werken. Zijn talent was puur natuur, en dat kon voor onvoorspelbare situaties zorgen. In feite deed hij wat hij wilde. Niet op een kwalijke manier, maar je moest overal op voorbereid zijn. Hij kwam beslist het best tot zijn recht als er niet te veel elektronica of rijhulpmiddelen in de auto zaten. Bij Colin draaide alles om controle, en des te meer controle hij over een auto had, des te beter hij werd. Mijn beste voorbeeld is de manier waarop het testen met Colin verliep. Soms had hij er zin in, soms niet, en als het niet op zijn manier ging, hoorde je dat gegarandeerd. Maar als het wel op zijn manier ging, was het fokking genieten geblazen, want dan kon hij alles met zo’n auto.

Er is me vaak gevraagd of Colin een succesvol Formule 1-coureur had kunnen worden, en dat valt makkelijk te beantwoorden. Als Colin McRae een succesvol Formule 1-coureur had wíllen worden, dan was dat hem zonder enige twijfel gelukt. Maar was hij bereid geweest om het benodigde werk erin te stoppen? Dat is nog maar de vraag. Hij wilde gewoon in een auto stappen en rijden, dus alle afleidingen waarmee een Formule 1-coureur onvermijdelijk te maken krijgt hadden hem waarschijnlijk tegengestaan.

Na het World Rally Championship van 1999 werd ik gepromoveerd tot hoofdengineer bij M-Sport. Ik werkte in de loop van 2000 met Colin McRae én Carlos Sainz Senior naar een tweede plaats toe in het wereldkampioenschap voor constructeurs, terwijl zij bij de rijders respectievelijk vierde en derde werden. In 2001 werden we opnieuw tweede bij de constructeurs, terwijl Colin een tweede plaats pakte en Carlos een zesde. Niet lang daarna vroeg Niki me om naar Jaguar te komen.

Ik wil het niet te veel over mijn rallytijd hebben, aangezien dit geen autobiografie of boek over rally is, maar een paar verhalen zijn volgens mij wel leuk. Weet je wat ik aan de rallysport heb overgehouden, naast talloze ervaringen en herinneringen? Een bottom-upperspectief op de autosport. Ik kijk er niet van bovenaf naar. Tuurlijk, ik kan mensen van bovenaf vertellen wat ze moeten doen, maar dat is niet hoe ik kijk. Op basisniveau is het een kwestie van de auto op de baan krijgen, en dat heb ik als eerste geleerd. Natuurlijk weet ik niet alles, maar ik kan op dezelfde manier met een monteur praten als met een CFO of productiemanager. Het is heel lastig om me in de maling te nemen of me onzin te verkopen, weet je. En dat komt vooral door de rally.

Een van mijn favoriete rallyverhalen speelt in Kenia, tijdens een Safari Rally. Ik werkte toen voor Jolly Club, en we reden met een Lancia Delta. Samen met een andere kerel was ik verantwoordelijk voor het bijtanken, en we droegen allebei vuurbestendige overalls. Er stond een fokking enorme aluminium tank, en terwijl een van ons het ontluchtingsventiel bediende, goot de ander de brandstof in de auto met een kan. Het was niet bepaald hightech en bovendien erg gevaarlijk.

Ik weet niet precies wat de oorzaak was, maar tijdens het bijtanken morsten we op de een of andere manier wat brandstof, en plotseling was die hele auto één grote vuurbal. Je kent het geluid wel uit de films: whoosh! Misschien dat het kwam door statische elektriciteit, of anders door de remmen. Hoe dan ook, brand! Het eerste wat mijn collega deed was de brandstofkan laten vallen, wat niet echt hielp. Ik weet niet precies hoeveel liter erin zat, maar genoeg om een paar miljoen fokking marshmallows te roosteren.

Een van de eerste dingen die me opvielen was dat ikzelf inmiddels ook in de fik stond. Mijn overall was vuurbestendig, in die zin dat de vlammen niet door het materiaal heen kwamen, maar het materiaal zelf stond nog steeds in brand.

‘Holy shit!’ zei ik. Of misschien schreeuwde ik het. En toen trok ik zo snel mogelijk die overall uit. Het enige wat ik eronder aanhad was een onderbroek, en toen de overall op de grond lag, begon ik op en neer te springen om de vlammen te doven. Gelukkig was de beroemde rallyfotograaf Colin McMaster in de buurt om het moment vast te leggen, en als ze bij de uitgeverij hun dreigement hebben waargemaakt, vind je die foto misschien ergens in dit boek.

Toen mijn overall niet meer brandde, vanzelfsprekend mijn topprioriteit terwijl de auto een vuurbal was, herinnerde ik me dat er nog twee mensen in de auto zaten. Gelukkig had de bestuurder zichzelf al in

veiligheid gebracht, maar de navigator kreeg zijn gordel niet los. Zonder me om mijn eigen veiligheid te bekommeren, of om het feit dat ik alleen een onderbroek droeg, hielp ik die man eruit. Wat een held hè? Günther knapt het wel even op.

Toen dat achter de rug was, hoorde ik een radio. Het bleek iemand in de helikopter boven ons te zijn. ‘Wat gebeurt er daarbeneden?’ werd er gevraagd.

‘Wat er gebeurt? We houden hier gezellig een fokking safaripicknick. Wat denk je zelf dat er gebeurt?’

Ik weet nog dat ik naar het tafereel keek en dat het pure chaos was. Iemand was bezig om de servicetruck te verplaatsen, waar al onze brandstof in zat, en er renden allerlei paniekerige en half ontklede mensen rond. Waanzin gewoon.

Een van de mannen die waren komen helpen had een paar lelijke brandwonden opgelopen, dus ik zei tegen de helikopter dat hij zo snel mogelijk moest landen om die vent naar het ziekenhuis te brengen. Hij produceerde nogal veel lawaai, maar niemand had enig fokking benul wat we eraan moesten doen.

De helikopter landde uiteindelijk met zijn bemanning, en toen ze weer waren vertrokken en verder iedereen in orde bleek, werd gelijk een onderzoek gestart naar de toedracht. ‘Luister, het was niemands schuld,’ zei ik. ‘Het was gewoon pech. Die tanks zijn loodzwaar, dus je morst soms makkelijk wat brandstof.’

Ik had geen behoefte om een zondebok te zoeken, en daar dachten de anderen hetzelfde over. Behalve één persoon dan. ‘Volgens mij was het Günthers schuld,’ zei de kerel met wie ik had staan tanken. ‘Wat is dat nou weer voor gelul?’ antwoordde ik. ‘Kom op, man. Het was gewoon een ongeluk. Laten we niet met een beschuldigend vingertje naar elkaar gaan wijzen.’ Ik vond het nergens op slaan, maar hij hield voet bij stuk. In zijn ogen was het mijn schuld geweest, klaar. Hijzelf had er niks mee te maken. ‘We waren met zijn tweeën aan het tanken,’ verdedigde ik mezelf. ‘Hoe weet je zo zeker dat het door mij kwam?’ Het antwoord bleef hij me schuldig, maar toch veranderde hij niet van gedachten. Wat hem betrof was Günther de *firestarter, twisted firestarter* van het gezelschap.

Oké, ik heb nog één verhaal voor je, maar dat ga ik niet vandaag vertellen. Daarvoor duurt het te lang.

Vrijdag 3 juni 2022

Steiner Ranch, North Carolina, Verenigde Staten

TWAALF UUR ’S MIDDAGS

Gisteravond dacht ik bij het naar bed gaan aan het verhaal dat nu volgt, en ik heb erover gedroomd. Het is echt fokking gestoord, maar ik zweer dat het waar is.

We gaan dertig jaar terug in de tijd, naar de Dakar Rally van 1992, die toen van Parijs naar Kaapstad reed in plaats van naar Dakar. Vraag me niet waarom, ik heb geen idee. Ik mocht mee als bijrijder op een servicetruck voor een van de teams, en ik verheugde me er ontzettend op. Ik had van rallycollega's allerlei verhalen over de Dakar gehoord maar was er nog nooit bij betrokken geweest. 'Laat ik het zo zeggen: het wordt een fokking avontuur,' zei iemand tegen me.

Al vrij snel ontdekte ik dat de Dakar Rally niet alleen een van de grootste motorraces ter wereld was, maar ook een van de grootste vormen van verzekeringsfraude. Wie en wanneer weet ik niet precies, maar het schijnt dat er vroeger teams waren die oude raceauto's meenamen en ze in de woestijn in brand staken zodat ze een verzekeringsclaim konden indienen. Daar stond de rally bekend om.

De truck waarin ik als bijrijder meereed was ooit eigendom geweest van de koninklijke familie van Monaco en was naar hun smaak aangepast. Er zaten felgekleurde luifels op en allerlei andere onzin. Waarschijnlijk was dat ding een koopje voor het team geweest. Nog geen drie uur nadat we vanuit Italië richting Parijs vertrokken, zaten we met een gigantische klerezooi toen de turbocharger van de truck kapotging. Alle olie stroomde door de uitlaat over de weg, en al snel glibberden de auto's alle kanten op! Op de een of andere manier wisten we de oliestroom te stoppen en de turbocharger te vervangen zonder dat er doden vielen. Toen de rally begon, reden we van Parijs naar onze volgende stop, het aan de zuidkust gelegen Sète. Daarvandaan zetten we koers naar Marseille, en we staken met een vrachtschip over naar Libië. Op dat moment begon ik te beseffen dat het team waarvoor ik werkte misschien niet zo goed gefinancierd en professioneel was als me was voorgespiegeld. De boot die ze hadden geregeld was nauwelijks zeewaardig te noemen, en we konden nergens matrassen of kussens vinden. Alles was van staal! Toen we de volgende dag van boord gingen, konden we allemaal nauwelijks lopen omdat we geen oog hadden dichtgedaan en waren we klaar om iemand naar de keel te vliegen. Wie dan ook!

Ik weet nog dat ik tegen een van de chauffeurs zei: 'Nou, fokking erger dan dit kan het in elk geval niet worden.'

'Serieus?' zei hij. 'Ben je ooit rond deze tijd van het jaar in Libië geweest?'

Ik had gedacht dat het loeiheet en droog zou worden, maar niet dus. Het was koud, en het regende.

‘Waar moeten we in godsnaam slapen?’ vroeg ik.

‘Er is een paar kilometer verderop een geïmproviseerd dorpje voor de rallyteams,’ zei hij. ‘Sommige mensen slapen in motorhomes, maar wij hebben tenten.’

‘Jezus christus. Echt? Ik heb afgelopen nacht op een stalen plank geslapen, en nu moet ik op de fokking grond liggen?’

‘Ik geloof dat we tenten in de truck hebben.’

Vervolgens gebaarde hij naar het derde lid van ons driekoppige Italiaanse team, een vent van halverwege de vijftig die zo stom was als het achtereind van een varken. Of hij onze tenten wilde gaan zoeken. De man kwam een minuut of tien later terug met een grote zak, en we namen aan dat daarin drie tenten en drie slaapzakken zaten.

Het duurde niet lang voordat we het teamdorp gevonden hadden, en ja hoor, het was weer een gevalletje haves en havenots. Of beter gezegd: motorhomes en tenten. We vonden een plek die ons groot genoeg leek voor ons drieën en haalden de zak leeg.

‘Wat de fok?’ zei ik. ‘Dat is niet eens één tent, laat staan drie. En waar zijn de slaapzakken?’

Wat het team ons meegegeven had waren drie dekens en een soort stretchtent. Je weet wel, zo’n ding dat Britten ’s zomers opzetten in hun tuin omdat het gegarandeerd een keer gaat regenen.

‘Wat moeten we nu?’ zei ik. ‘Ik ga niet onder dat kloteding slapen. Echt niet. Wat mij betreft kunnen we beter een hotel zoeken.’

De andere twee maakten geen bezwaar, dus we gingen te voet op zoek naar een slaapplek die daadwerkelijk warm en droog was. We hadden letterlijk nog maar twee minuten gelopen toen we een vent op een straathoek zagen staan met een AK-47 in zijn handen. Dat is in Libië niet heel ongebruikelijk. Of dat was het destijds althans niet.

‘Spreek je Engels?’ vroeg ik.

Hij knikte.

‘Enig idee waar we een goedkoop hotel kunnen vinden? Bij voorkeur eentje met een fokking dak erop.’

Hij knikte opnieuw.

‘Oké dan. Zou je ons er alsjeblieft naartoe willen brengen?’

‘Alleen voor bier,’ antwoordde hij zachtjes.

Alcohol was verboden in Libië, maar we hadden een flinke voorraad in de truck.

‘Ik wil twee bier. Dan hotel.’

‘Oké, goed,’ zei ik. ‘Kom maar mee.’

We liepen samen met die vent naar de truck en gaven hem twee blikjes bier, die hij in een seconde of dertig achteroversloeg. Halverwege het eerste blikje gooide hij zijn AK-47 op de grond. ‘Godskolere, wat doe je?’ schreeuwde ik. ‘Voor hetzelfde geld had iemand een kogel in z’n lijf gekregen!’ Maar hij had het te druk met bier drinken om ook maar enige interesse te tonen in wat ik zei.

Ik verwachtte half dat hij nog meer bier zou willen, maar na het tweede blik nam hij ons zonder omwegen mee naar het hotel. Voordat hij vertrok vroeg ik of hij ’s ochtends kon terugkomen om ons naar de start van de rally te brengen. ‘Oké,’ zei hij. ‘Ik zie jullie morgen. Maar wel meer bier.’

Ik had geen moment verwacht dat hij werkelijk zou komen opdagen, maar de volgende ochtend stond hij om zeven uur bij het hotel met zijn AK-47. ‘Mag ik bier?’ vroeg hij.

‘Wat, als ontbijt? Fok! Tuurlijk mag je bier. Drink er anders eentje terwijl je ons de weg wijst naar de start in Misrata.’

Tegen de tijd dat we in Misrata aankwamen voor de volgende etappe had hij drie biertjes op en was hij zo blij als een varken in een beerput. We betaalden hem voor zijn diensten met nog vier blikken en wat geld om thuis te komen, en daarna mocht hij gaan. Tijdens de volgende etappe, die naar de stad Sirte voerde, kregen we een probleem met de brandstofpomp, dat we provisorisch moesten oplossen door zelf brandstof naar de brandstoftank te pompen. Vervolgens ging de navigatieapparatuur kapot, zodat we alleen nog een fokking kompas hadden om onze weg mee te vinden! We waren nog maar vier dagen bezig, maar ik had in mijn leven zelden zoveel gekloot meegemaakt.

Terwijl we door de woestijn naar Niger reden kwamen we erachter dat die oudere kerel die de truck soms ook bestuurde in zijn slaap kon rijden. Ik vergeet het zolang ik leef niet, maar hij zat dan rechtop met het stuur in zijn handen, deed zijn ogen dicht en viel in slaap zonder een moment van snelheid of richting te veranderen. Hij snurkte er zelfs bij! Het werkte uiteraard alleen in de woestijn, waar je zelden een ander voertuig tegenkwam.

Ik ben vergeten wanneer het precies was, maar onderweg naar Niger zei de eerste chauffeur, die ongeveer even oud was als ik, dat we een stukje konden afsnijden.

‘Maar we zitten in de woestijn,’ zei ik. ‘Hoe wou je afsnijden in de woestijn?’

‘Vertrouw me,’ zei hij. ‘Ik ben hier al heel wat keren geweest. Ik ken de weg.’

Ik geloofde die idioot niet echt, maar wat moest ik zeggen?

Ongeveer negentig minuten nadat we zijn zogenaamde afsnijdroute hadden genomen, begon er iets raars te gebeuren met de truck.

‘Shit, wat is er aan de hand?’ zei ik. ‘Jezus christus, we zakken weg. We zakken verdomme weg! Kom op, wat gebeurt er?’

‘Eh, ik denk dat we misschien een zoutvlakte op gereden zijn,’ zei mijn bijrijder.

‘Een fokking zoutvlakte? Grapje zeker? Waarheen wilde je afsnijden, een voortijdig graf of zo?’

Op het moment dat het begon, reden we volgens mij zo’n tachtig kilometer per uur, en we zakten wel twee meter naar beneden. Ik had nog nooit zoiets meegemaakt.

Binnen een halfuur stonden er een stuk of vijftig locals om de truck heen, en tegen betaling waren een aantal van hen bereid ons uit te graven. Dat duurde uiteindelijk twee hele dagen! We lagen ongelooflijk ver achter. Ondertussen bood de *sweeper* (dat is iemand die buiten de rally voor iedereen zorgt) aan om ons naar het dichtstbijzijnde vliegveld te brengen, maar dat wilden we niet. Dan hadden we al onze spullen moeten achterlaten, en dat was geen optie. In plaats daarvan besloten we te wachten tot we uitgegraven waren en verder te rijden. ‘Maar deze keer houden we ons aan de route,’ zei ik. ‘Zonder afsnijden!’

Om niet opnieuw verkeerd te rijden huurden we een van de locals in, die had aangeboden de weg te wijzen totdat we de rally hadden ingehaald. Hij was ongeveer even oud als onze slaaprijder en had dezelfde problemen met persoonlijke hygiëne als wij, wat wil zeggen dat hij zich duidelijk al een paar dagen niet had gewassen. Nu zaten we dus met vier stinkende klootzakken – drie Italianen en een Libiër – in een en dezelfde cabine. Het was walgelijk. We draaiden de raampjes open, maar veel verschil maakte het niet.

God mag weten hoe, maar we wisten Niger te bereiken, en hoewel we nog steeds achterlagen, zetten we door. Het was een wonder dat we nog geen ruzie hadden. Het dichtstbij kwamen we als iemand een scheet liet, dus ongeveer om de twintig seconden! Dan werd er een minuut om het hardst geschreeuwd, waarna het ineens weer stil was. We deden het allemaal op drie à vier uur slaap per nacht, dus we waren waarschijnlijk gewoon te uitgeput om te ruziën.

Net toen ik me voorzichtig optimistisch begon te voelen over onze kans om de rally in te halen en weer een iets normalere situatie te

creëren, bracht een zandstorm ons tot staan. We zaten ergens tussen Dirkou en N'guigmi, en het zicht was niet meer dan een halve meter. Gekkenwerk! We mochten daar dus als een stelletje slappe zakkenwassers gaan zitten afwachten tot de storm voorbij was. 's Nachts probeerden we wat te slapen, maar dat ging niet. Vier stinkende kerels in een cabine zonder frisse lucht. Wat denk je zelf? Het was een marteling.

Toen het eindelijk ochtend werd, was de zandstorm genoeg geluwd om een raampje op een kier te zetten en wat lucht binnen te laten.

'Ik hoor kamelen,' zei de meurende Libiër.

'Wat?'

'Ik hoor kamelen!'

Voordat ik kon zeggen dat hij zijn domme hoofd moest houden, sprong hij de cabine uit en zette het op een lopen.

'Waar de fok ga jij heen?' schreeuwde ik, maar hij rende gewoon door.

Er gingen drie uren voorbij, en langzamerhand begon ik ervan overtuigd te raken dat die Libiër gehallucineerd had en waarschijnlijk ergens dood op een zandduin lag. Ik was net aan het bedenken hoe we zijn familie in Libië konden bereiken toen het portier aan de bestuurderskant werd opengetrokken. Daar had je hem.

'Waar heb jij nou weer uitgehangen, lulhannes?' zei ik.

'Ik zei toch dat ik kamelen hoorde?' zei hij. 'En dat klopte. Kijk.' Hij draaide zich om en wees in de verte, waar ik vier mannen op kamelen zag. 'Toearegs,' zei hij. 'Ze gaan ons helpen.'

Op dit punt vermoedde ik dat ikzelf de persoon was die hallucineerde. Het was allemaal zo fokking bizar.

Na wat onderhandelen bood een van de Toearegs aan om in de cabine mee te rijden en de weg te wijzen naar hun tentenkamp. Dus nu hadden we vijf stinkende klootzakken aan boord. De rit duurde ongeveer een uur, en bij aankomst gaven ze ons iets te drinken.

'Wat is dit?' vroeg ik. Het zag er heel vies uit, als melk die ver over datum was.

'Kamelenyoghurt,' zei een van de Toearegs.

Omdat ze zo aardig geweest waren konden we niet echt weigeren, dus we moesten het opdrinken. Het was echt goor! Ik dacht: als die kerels ons niet doodmaken, dan doet dit spul het wel.

Uiteindelijk sloten we een dealtje met de Toearegs: zij zouden ons uit de zandstorm helpen en ons naar een legerbasis brengen waar we konden tanken. Twee van hen wilden per se meerijden, en als de Libiër niet had besloten om het bijltje erbij neer te gooien en naar huis te gaan,

zou het serieus ondraaglijk zijn geweest. De rit duurde nog vijf uur. Ik heb een vrij goed ontwikkeld reukvermogen, en om de dertig seconden ving ik een vleug van onze gezamenlijke stank op en begon ik te kokhalzen.

Tegen de tijd dat we op de basis aankwamen, hadden we de zandstorm achter ons gelaten en stonden de raampjes open, maar nog steeds was het behoorlijk ranzig. Na het tanken vroegen we iemand of we mochten douchen. Hij keek naar ons en schudde zijn hoofd, zo van: 'Wat, zo'n stelletje vieze smeerpijpen onze douche laten gebruiken? Mooi niet!' Ik geloof niet dat ik in mijn leven ooit zo teleurgesteld ben geweest. Er was geen ontsnappen aan mijn eigen grafwalm, laat staan die van de twee anderen!

De volgende dag vonden we eindelijk een plek om te douchen, en daarna reden we twee dagen door zonder rampen. Eindelijk leken onze kansen te keren. Op de derde dag begon de brandstof weer op te raken, dus we moesten bedenken waar we konden bijtanken. We zetten de truck stil om te overleggen, en letterlijk een paar minuten later stopte achter ons een legertruck met een brandstoftank erop. Midden in de fokking woestijn! Mijn jongere collega en ik stapten uit de cabine om met de bestuurder te praten.

'Kunnen we wat brandstof kopen?' vroegen we.

'Nee,' zei de bestuurder.

Inmiddels was me opgevallen dat aan de voorkant van de legertruck een antilope hing die ze waarschijnlijk hadden geschoten. Dat soort dingen zag je daar veel, dus ik besteedde er verder geen aandacht aan.

'Je mag wat brandstof kopen als je de helft van de antilope koopt,' zei de bestuurder.

'Wat moet ik in vredesnaam met een halve antilope?' vroeg ik.

'De hele antilope kan ook,' zei de bestuurder.

'Nou, als we dan brandstof krijgen, waarom niet?'

Nadat we onze tank gevuld hadden, reden we verder met een dode antilope achterin. Het enige waar ik me nu nog aan ergerde was dat mijn lippen pijn deden. Godsgruwelijk veel pijn. Het was heet buiten, en daarnaast was ik behoorlijk uitgedroogd, dus ze waren al dagenlang aan het schilferen. 'Dit begint serieus zeer te doen,' zei ik tegen de bijrijder. Maar naast op zoek gaan naar een apotheek of supermarkt – midden in de fokking woestijn – viel er weinig aan te doen. Ik moest de pijn gewoon verbijten.

Ongeveer een uur later reden we door een dorpje, en daar zag ik in de verte iemand op een ATV zitten. (Zo noemen de Amerikanen quads.)

‘Ho even,’ zei ik. ‘Ik ken die vent.’ Het was een vriend van me, die bij de servicecrew van een ander team hoorde. ‘Wat doet hij hier in vredesnaam?’ zei ik. ‘Ik ga even met hem praten.’ Hij bleek verdwaald te zijn, en omdat we hem de weg wezen kreeg ik een doosje lippenbalsem. Ik kon hem wel zoenen!

We wisten waar we heen moesten, maar het konvooi hadden we nog niet ingehaald. Dat stelde ons voor een groot probleem, want etappes 10 en 11 liepen door Tsjaad, waar een oorlog gaande was. Het rallykonvooi had toestemming gekregen om door het land te rijden, maar er was niets gezegd over eventuele nakomers.

‘Komt goed,’ zei de vent op de ATV. ‘Ze snappen wel dat we bij de rally horen.’

‘En wat als ze dat geen reet kan schelen?’ zei ik. ‘Als ze je doodmaken, komt niemand er ooit achter. En doen ze dat niet, dan pikken ze alles wat je hebt.’

Toch besloot de ATV-bestuurder in zijn eentje door het door oorlog verscheurde Tsjaad te rijden. Ik probeerde hem ervan af te brengen, maar tevergeefs. ‘Ik wil de rally inhalen,’ zei hij. ‘Het komt goed met me, dat zul je zien.’ Wat een idioot! Mijn twee collega’s en ik hebben uiteindelijk contact opgenomen met de eigenaar van ons team, die ons opdroeg om naar de westkust te rijden, de truck in Benin op een boot naar Italië te zetten en dan een vliegveld te zoeken om naar huis te komen. Daar waren we een paar dagen zoet mee, maar het maakte ons niet uit. Grappig genoeg kwamen we ongeveer tegelijk met de coureurs en de rest van het team in Italië aan, maar toen we vertelden wat er gebeurd was, leken ze niet onder de indruk. ‘Het is de Dakar,’ zei iemand. ‘Dat hoort erbij.’

Ongeveer een maand na de rally kreeg ik die ATV-kerel te spreken, en toen hij me zag werd hij knalrood. ‘Je had gelijk,’ zei hij. ‘Zeg maar niks,’ antwoordde ik. ‘Ze hebben zeker al je spullen gepikt?’ ‘Ja,’ zei hij. ‘Echt alles.’

Nogmaals: wat een idioot.

Ik besef nu dat ik al een eeuwigheid bezig ben om twee rallyverhalen uit te schrijven voor een boek dat niets met rally’s te maken heeft. Wie is er nou de idioot? Jezus.

Maandag 6 juni 2022

Steiner Ranch, North Carolina, Verenigde Staten

ELF UUR ’S OCHTENDS

Ik was vanochtend buiten de deur en werd aangeklampt door iemand die een selfie wilde en me vroeg hoe het was om beroemd te zijn. Ik heb geloof ik geantwoord dat ik het wel oké vond, maar vervolgens

ging ik erover nadenken. Het is iets wat me nog niet eerder is gevraagd en waarmee ik nooit zo bezig ben geweest. Dus hoe is het om beroemd te zijn? Nou, soms best gestoord. Een paar weken geleden, toen ik na de Grand Prix van Monaco zou terugvliegen naar Charlotte, wilde een vrouw op het vliegveld een selfie. 'Geen probleem,' zei ik. Maar ineens zag ik dat ze een T-shirt droeg met mijn fokking gezicht erop. 'Jezus christus,' zei ik. 'Ga in therapie of zo!' En het was niet voor het eerst. Nu ik erover nadenk was de laatste keer dat zoiets gebeurde op het vliegveld van Charlotte. Ik was daar met mijn dochter, en ook toen kwam er een selfiekandidaat op me af die een T-shirt aanhad met mijn gezicht erop. Mijn dochter vond het afgrijselijk, en ik kon voelen wat ze dacht: wat bezielt iemand om zo'n shirt te kopen?

Ik weet eigenlijk niet zo goed hoe Greta het vindt om een beroemde vader te hebben, want daar hebben we het nooit over. Ik heb weleens overwogen om het te vragen, maar voor mijn gevoel zou ze het pretentieus vinden als ik erover begon. De enige momenten dat ze vroeger weleens in de war raakte was als mensen hallo tegen me zeiden. Voordat het allemaal begon deden alleen bekenden dat, maar na *Drive to Survive* waren het er ineens veel meer. Volgens mij trekt ze zich er niet zoveel van aan. Het is geleidelijk gegaan, dus we zijn er in de loop der jaren aan gewend geraakt. Ik ben nu een superster. Niet moeilijk over doen!

Eigenlijk weet ik zelf niet zo goed wat ik moet vinden van mijn beroemdheid. Als ik in de tijd voor *Drive to Survive* op een Grand Prix verscheen, zei bijna niemand iets, of hoogstens: 'Wie is die eikel met die rare kop? Die hoort toch niet serieus bij de Formule 1?' Tegenwoordig duurt het soms een halfuur om bij de paddock te komen. Niet iedereen is even blij om me te zien, maar als mensen die dat wel leuk vinden een praatje willen maken of een selfie willen, dan is dat oké. Lastiger wordt het wanneer ik iemand als Gene bij me heb. Hem kan ik niet laten wachten terwijl ik voor selfies poseer, dus in zo'n geval fluister ik: 'Ik ben hier met de fokking baas!' en loop door.

De mensen met wie ik de meeste lol heb zijn de coureurs en monteurs. De monteurs lopen me constant in de zeik te nemen. Soms duwen ze me tijdens de gridwalk de grid op als een soort kermisattractie. 'Kom kijken naar die rare Günther! Jullie mogen hem allemaal porren en uitschelden!' Ik voel me soms net een fokking mascotte. Maar ik kan erom lachen. Ik ben ook de paus niet. Die man zou het trouwens niet uithouden als baas van een F1-team. Aan de andere kant: zie je mij al bij het Sint-Pietersplein het balkon op stappen voor het urbi et orbi? 'Oké,

dat hebben we weer achter de rug. En nou aan het fokking werk!' Paus Günther de Eerste zou meteen paus Günther de Laatste worden!

Ik heb straks een bespreking over de nieuwe titelsponsor met onze marketingdirecteur, en later op de avond vlieg ik naar het Verenigd Koninkrijk en vervolgens naar Bakoe. Wat betreft sponsoring is dit het moment dat we een besluit moeten nemen. Het is fantastisch dat meer dan één bedrijf met ons wil samenwerken, maar we kunnen ze niet aan het lijntje houden. We moeten door naar het hallelujastadium, zoals ik het noem. Momenteel maken we nog even de balans op: wat zij willen, wat we ze kunnen bieden, et cetera. Maar het besluit moet er snel komen, anders verliezen we onze geloofwaardigheid. Wat ik bij deze deal het belangrijkst vind, afgezien van een goede match, is dat het iets voor de langere termijn wordt. Daarmee doel ik niet alleen op de looptijd van het contract. Ik wil dat ze de samenwerking over een paar jaar ook weer vernieuwen. We hebben de afgelopen jaren wel vaker gedoe gehad met titelsponsors, naast Oeralkali, en ik wil niet dat zoiets ons straks weer boven het hoofd hangt. Genoeg geweest!

Oké, tijd voor mijn vergadering.

God zij met jullie, mijn kinderen.

Donderdag 9 juni 2022

Teamhotel, Bakoe, Azerbeidzjan

ZEVEN UUR 'S OCHTENDS

Ik zweer dat ik niet op de loonlijst sta bij het Azerbeidzjaanse bureau voor toerisme, maar mocht iemand die nog niet zo bekend is met de Formule 1 vragen of ik een spannende Grand Prix kan aanraden in een leuke en niet al te drukke stad, dan zou ik Bakoe zeggen. De stad is prachtig, de mensen zijn geweldig, en de baan is heel snel. De coureurs zijn er gek op, en dat geldt ook voor de fans.

De Grand Prix hier is in hetzelfde jaar begonnen als wij, 2016, maar het eerste jaar heette hij nog de Grand Prix van Europa. Als Bakoe midden in Europa lag, zouden er elk jaar honderdduizenden mensen rondlopen, maar momenteel komt er een publiek van zo'n negentigduizend man. Het worden er wel steeds meer.

Mij komt het uitstekend uit dat het niet zo druk is, want dat bekent minder afleiding en meer ruimte om ons op het racen te concentreren. Niet dat we er een probleem mee hebben als er veel mensen zijn. Doorgaans tenminste niet. Toch zijn de rustigere evenementen zeker welkom, vooral als ze bij onze auto passen en een mooie race opleveren.

Het enige wat me dit jaar tegenstaat aan de Grand Prix van Azerbeidzjan is dat we na afloop meteen door moeten naar Canada, meer

dan achtduizend kilometer verderop, op een heel ander continent. Alle teams zitten in hetzelfde schuitje, maar het wordt afzien. Als je schade hebt aan een auto, is het nog lastiger, dus ik hoop dat er dit weekend niks misgaat. Het zou fijn zijn als de races die in dezelfde regio zitten volgend jaar na elkaar gepland konden worden, voor zover dat mogelijk is. Ik weet dat Stefano er hard zijn best voor doet, dus hopelijk verbetert de situatie.

Ik wou dat ik een dollar kreeg voor elke keer dat ik iets hoorde in de trant van: ‘Het is vast geweldig om in de Formule 1 te werken! Al dat reizen!’ Dan had ik nu genoeg geld om Andrew Newey niet alleen weg te kapen bij zijn team, maar hem ook nog eens over te kopen van zijn gezin en hem in een fokking kist te laten wonen! Een hoop mensen denken dat de Formule 1 een en al glamour is en dat iedereen eersteklas vliegt, of met een privévliegtuig. Niet dus. Ongeveer zestig procent van ons personeel vliegt economyclass.

Al dat glamourgedoe is eigenlijk gewoon een façade. Een mythe. Goed, er gaat een hoop geld om in de F1, en sommige mensen verdienen een fortuin. Maar ik ken geen enkele andere sport waarin achter de schermen zo hard gewerkt wordt. Het leven van een monteur bijvoorbeeld is allesbehalve glamoureus. Die jongens werken zich een slag in de rondte en hebben een loodzware verantwoordelijkheid. Ik geloof dat bij *Drive to Survive* te zien is geweest dat een van onze monteurs een paar jaar terug een wiel niet goed vastzette tijdens een pitstop, wat ons punten kostte. De monteur zelf zat er vreselijk mee in zijn maag, maar je kunt niet ontkennen dat het een impact heeft gehad op ons seizoen. Vaak hebben de jongens een jetlag en zijn ze helemaal kapot, maar daar moeten ze boven uitstijgen. Ik zou dat werk voor geen goud willen doen.

Hoe ik onze kansen inschat? Het is een heel snel en bochtig circuit, en dat kan in ons voordeel werken. We moeten zorgen dat de afstelling precies klopt, en dan kunnen we volgens mij een goed resultaat behalen. Eentje van het niveau waarop we in Spanje en Monte Carlo hadden kunnen (of moeten) presteren. Ik kijk ernaar uit.

Vrijdag 10 juni 2022

Baku City Circuit, Bakoe, Azerbeidzjan

NEGEN UUR ’S OCHTENDS

De stemming in het kamp is goed. Ondanks het gedoe met Mick heeft de meerderheid van het team vooral onthouden hoe het in Monaco met Kevin had kúnnen gaan. (En dat Conor McGregor is langsgekomen.) Kevin had die race makkelijk negende kunnen worden, en iedereen weet

dat. Persoonlijk sta ik er anders in, want hoewel ik Kevins mogelijke resultaat ook zo inschat, heeft de crash me een hoop kopzorgen opgeleverd. Het is niet alleen een budgetkwestie; er is ook nog de productie van de onderdelen. Er zijn maar één of twee mallen, en je kunt er niet meer maken. Het is heel lastig om het allemaal bij te benen.

Het grootste deel van het team is maandag gearriveerd, en omdat de vracht pas op dinsdag kwam hadden ze wat vrije tijd. Zoiets gebeurt niet vaak tijdens een double-header. Daar komt nog bij dat de volgende race Silverstone is, en dan kunnen sommige teamleden niet alleen tijd met hun gezinnen doorbrengen maar zelfs in hun eigen bed slapen tijdens het raceweekend. Een zeldzaamheid voor iemand die in de Formule 1 werkt.

ZES UUR ’S AVONDS

De eerste vrije training begon slecht, met een waterlek bij Micks auto waardoor hij niet kon rijden. Dat wil je niet hebben op een baan als deze. Ik weet niet precies hoe, maar we hebben het probleem voor de tweede vrije training weten te fixen. Tijdens die training presteerden we alleen niet zoals gepland, dus we moeten vannacht terug naar de tekentafel, en dan zien hoe het morgen gaat. Momenteel zijn de prestaties gewoon ondermaats.

Hoe dan ook, ik moet maar wat rust proberen te pakken. Ik heb morgen een persconferentie voor de teambazen, samen met Mattia en Toto, en daarvoor moet ik op zijn minst half wakker zijn!

Zaterdag 11 juni 2022

Baku City Circuit, Bakoe, Azerbeidzjan

De persconferentie ging volgens mij wel redelijk. Ik probeerde Toto een paar keer in de zeik te nemen, maar hij hapte niet. Best jammer, want naast slap lullen, slechtnieuwsgesprekken voeren en mensen overtuigen, is dat normaal ook iets waar ik vrij goed in ben. Maar ik geef niet op. De volgende keer neem ik hem te grazen.

Een verslaggever stelde een vraag over porpoising, waar de meeste teams nog steeds mee kampen. Een van de Mercedes-coureurs (ik ben vergeten welke) heeft blijkbaar gezegd dat als het probleem aanhoudt, we nog maar eens moeten nadenken over het hele concept. Daarvoor lijkt het me wat vroeg. We hebben nog maar een paar races achter de rug, en de engineers vinden waarschijnlijk wel een oplossing. Ik denk dat we even moeten afwachten. En lukt het niet, dan komt er een moment dat we moeten praten over het veranderen van de regels. Toch, de auto’s doen het in het algemeen niet slecht.

VIJF UUR ’S MIDDAGS

Door al het harde werk dat de jongens vannacht hebben verzet, presteerden we wat beter in de derde vrije training, en we verheugden ons zowaar op de kwalificatie. Helaas zat alles tegen en kwamen we niet verder dan Q1. Bij onze laatste poging om naar buiten te gaan waren we te laat en mochten we niet aansluiten in de rij. We blijven zeggen dat we pech hebben en dat daar uiteindelijk verandering in zal komen, maar vandaag waren we onze eigen grootste vijand. Bij lange na niet goed genoeg.

Zondag 12 juni 2022

Baku City Circuit, Bakoe, Azerbeidzjan

ZES UUR ’S AVONDS

Jezus christus! Je weet vast al wat ik ga zeggen? Dat klopt: weer een weekend waarin we eigenlijk punten hadden moeten pakken maar het niet gedaan hebben. Ik weet dat ik in herhaling val, maar wat moet ik anders? Mick finishte op P14, Kevin finishte helemaal niet, en Günther staat met zijn hoofd tegen de muur te bonken.

Er is nog iets anders wat ik wil vertellen. Iets wat ik echt even kwijt moet. Toen ik voor de race de paddock uit liep om naar de pitmuur te gaan, vroeg Sky Sports Germany om een kort interview. Ik dacht dat ze vragen wilden stellen over de race en zei ja. In plaats daarvan kwamen ze met allerlei shit over Mick. Dat ik volgens Micks oom niet met hem praat en hem niet help. Serieus? Dat hoor ik dan voor het eerst. De kerel die me interviewde, Peter Hardenacke, met wie ik normaal redelijk goed kan opschieten, zocht echt de confrontatie op. Ik moet bekennen dat ik van mijn stuk gebracht was, maar na een paar seconden maakte ik contact met mijn boosheid. Met dat soort beschuldigingen proberen ze tweedracht in het team te zaaien en krantenkoppen te creëren. Wat mij betreft is het niet alleen irritant maar ook heel onprofessioneel, en met Mick heeft het niets te maken. Hoe dan ook, Peter kreeg de verrassing van zijn fokking leven toen ik in de tegenaanval ging.

Ik sprak laatst Johnny Herbert, die ik nog ken uit mijn Jaguar-tijd, en hij zei dat er tijdens zijn elf jaar in de Formule 1 maar één coureur is geweest die hij niet mocht, en dat was de oom van Mick. Johnny Herbert is een heel tolerant iemand, en je moet erg je best doen om hem tegen je in het harnas te jagen. Ook is hij een heel goede presentator die kritisch en controversieel kan zijn zonder persoonlijk te worden. Micks oom is volgens mij niet slim genoeg om dat verschil te begrijpen! Hoe dan ook, ik heb in het interview de bal keihard teruggekaatst, en volgende keer ben ik klaar voor ze.

Woensdag 15 juni 2022

Teamhotel, Montreal, Canada

Hoewel ik kapot ben, is het fijn om weer in Canada te zijn. En ik zeg ‘fijn’ omdat de inwoners van Montreal altijd zo blij zijn om ons te zien. Voor hun stad is het een geweldig evenement, en de hele F1-gemeenschap is gek op Montreal. Het is bovendien vaker wel dan niet een goede race, en ik vind de sfeer er heerlijk.

Ik verwacht dat porpoising hier een probleem zal worden. Hoewel we vooruitgang hebben geboekt, zijn we er nog steeds niet helemaal van bevrijd. Het verschilt van circuit tot circuit. In Barcelona leek het alsof iedereen een oplossing had gevonden, maar in Bakoe waren we weer terug bij af. We weten meer als we in de eerste vrije training de baan op gaan. Canada is vrij hobbelig, wat het stuiteren vast erger maakt. Maar we gaan het zien. De teambazen hebben dit weekend een vergadering, en het zou goed kunnen dat een of twee mensen daarbij wat emotioneel worden.

Wacht eens. Ik heb net een stukje geschreven zonder te klagen of te vloeken. Wauw!

Vrijdag 17 juni 2022

Circuit Gilles Villeneuve, Montreal, Canada

De eerste vrije training verliep niet ideaal, maar het was toch wel een goede sessie omdat we een hoop geleerd hebben. De tweede vrije training kwam meer in de buurt van wat we willen. We zijn er nog niet, maar er waren tenminste niet al te veel problemen, en we hadden nauwelijks last van porpoising. We zullen zien hoe het morgen gaat. Het weer kan een hoop verschil maken.

Dit is mijn tweede stukje zonder geklaag of gevloek. Ik ga er geen gewoonte van maken. Op de een of andere manier voelt het verkeerd.

Zaterdag 18 juni 2022

Circuit Gilles Villeneuve, Montreal, Canada

ÉÉN UUR ’S MIDDAGS

Eerder vandaag hadden we die teambazenvergadering over porpoising. Tjongejonge, het was zeker interessant! Toto en Mercedes vinden dat de veiligheid van de coureurs in het geding is en willen dat de FIA de regels verandert. Christian beschuldigt Mercedes er aan de andere kant van dat ze een auto hebben ontworpen die het porpoising erger maakt, en hij vindt dat ze hem moeten fixen in plaats van om een reglementswijziging te vragen. Er gaan geruchten dat er tijdens de vergadering met theekopjes is gegooid, maar dat is bullshit. Toto deed op een bepaald punt nogal geanimeerd, maar dat is normaal. Netflix was ook aanwezig, dus daar hebben ze vanavond absoluut iets te vieren.

Misschien dat die bokswedstrijd in witteboordenstijl er toch nog een keer van komt.

ZEVEN UUR ’S AVONDS

Als de chauffeur die me vanmorgen naar de baan reed had gezegd: ‘Weet je wat, Günther, vandaag pakt Haas bij de kwalificatie de derde rij van de grid’, dan had ik gedacht dat hij een grapje maakte. Niet omdat het me onmogelijk lijkt, maar omdat alles de laatste tijd zo heeft tegengezeten. Hoe dan ook, dat is precies wat er gebeurd is. Kevin kwalificeerde zich op P5, Mick op P6, en we hebben nog nooit zo’n goed kwalificatieresultaat behaald met twee auto’s. Ik probeer me niet te veel te laten meeslepen, maar dat is moeilijk. De stemming in het team is goed, maar we hebben nog een lange weg te gaan.

Zondag 19 juni 2022

Circuit Gilles Villeneuve, Montreal, Canada

ZEVEN UUR ’S AVONDS

Moet ik je echt nog over de race vertellen? Kom, je weet best wat er gebeurd is. Dwing me niet! Oké, prima, jij je zin. Allebei onze rijders hadden een mooie start, en in de eerste twee bochten wisten ze hun positie goed te behouden. Maar toen werd Kevin bij bocht 3 overmoedig en besloot hij een inhaalpoging te doen op Hamilton. Zelfs als hij erlangs was gekomen: de Mercedes is een krachtigere auto met een betere *racepace*, dus Hamilton zou zijn positie uiteindelijk hebben terugveroverd. Maar Kevin kwam er niet langs, en tijdens de manoeuvre maakte hij contact met Hamilton. Einde oefening. Het was een slechte beslissing, vooral in zo’n vroeg stadium. Ik geloof dat hij uiteindelijk zeventiende is geworden.

Mick had ook een rotmiddag, maar daar kon hij zelf niks aan doen. Hij reed prima tot ronde 18, en toen liet zijn motor het afweten. Het enige positieve is dat dit zijn sterkste weekend tot nu toe was, en zonder die uitvalbeurt was hij waarschijnlijk in de punten geëindigd. Toch komt het erop neer dat we in de afgelopen zeven races twee punten hebben gescoord. Kan het alsjeblieft een keertje meezitten, godverdomme!

Woensdag 22 juni 2022

Castello Steiner, Noord-Italië

Hoe graag ik ook in Italië ben, ik heb hier geen kantoor. Dat wil zeggen dat ik in de woonkamer moet werken, wat fokking onmogelijk is. Ik moet ontzettend veel praten tijdens mijn werk, en soms worden die gesprekken nogal intens. Andere mensen om me heen hebben leidt af. Vooral Greta. Ze is nog maar dertien, dus in haar gezelschap moet ik van

volle Günther naar halfvolle Günther switchen. Of soms zelfs magere Günther, als er een vriendje of vriendinnetje op bezoek is.

De architect die eigenlijk mijn kantoor moet ontwerpen was hier vanochtend om half negen, wat voor die types midden in de nacht is. Het had al maanden geleden voor elkaar moeten zijn, maar hij is altijd met vakantie. Ik heb gezegd: ‘Kom op, gast. Het hoort allang af te zijn.’ Niemand wil nog werken. Jezus, nou klink ik als een ouwe zeur. Het is duidelijk dat ik alweer een goeie dag heb.

Later vandaag vlieg ik naar Engeland, en mijn eerste stop is de fabriek in Banbury. Ik heb daar een hoop meetings staan, en het wordt ook fijn om de jongens te zien. Ik heb al verteld dat het niet altijd makkelijk is om ernaartoe te gaan, dus ik verheug me erop om in de weg te lopen en ze van hun werk te houden.

Dinsdag organiseren we er een gezinsdag voor het team. Dat soort evenementen zijn heel belangrijk. Niet alleen omdat het personeel dan ook eens de kans krijgt om te socializen en hun gezin te laten zien waarmee ze hun brood verdienen, maar ook omdat we op die manier dank je wel kunnen zeggen. Vóór corona hielden we elk jaar zo’n dag, en toen in 2021 alles weer wat normaler werd, besloten we in plaats daarvan een kerstfeestje te organiseren. Dat moest op het laatste moment afgezegd worden vanwege een toename van het aantal besmettingen, dus het is te gek dat we eindelijk weer iets kunnen doen. De jongens hebben allerlei dingen gepland, en Kevin en Mick zijn er ook bij. Het gaat heel leuk worden.

Silverstone is een bijzondere race, en volgens mij denken de meeste mensen in de F1 er zo over. De toeschouwers houden van een feestje, maar ze hebben ook verstand van autosport en zijn heel enthousiast. Geen idee hoeveel fans ik elk jaar spreek als ik er ben – honderden waarschijnlijk – maar ik vind het oprecht leuk. Soms sta ik met mijn mond vol tanden als blijkt hoeveel kennis ze hebben. Meer dan ik in elk geval.

Het zijn trouwens niet alleen de fans die de juiste balans treffen. De organisatoren doen dat ook. Gezien de geschiedenis van Silverstone en de Grand Prix van Groot-Brittannië zouden ze makkelijk in het verleden kunnen gaan leven. Maar dat doen ze niet. Ze respecteren het verleden, maar ze zetten vol in op heden en toekomst. Als autosportfan verheug ik me elke keer weer op de dingen die ze gepland hebben.

Ik wilde nog iets zeggen over mijn verwachtingen voor de Grand Prix, maar zover kan ik nog niet vooruitkijken! En misschien is dat ook

wel de goden verzoeken. Het lijkt me verstandiger om mijn mond te houden.

Donderdag 30 juni 2022

Silverstone Circuit, Northamptonshire, Verenigd Koninkrijk

VIJF UUR ’S MIDDAGS

Ik moet vandaag met minstens honderd toeschouwers gepraat hebben. Serieus, die lui zijn geweldig. Het is leuk om over de hedendaagse stand van zaken in de Formule 1 te kletsen, maar als ze over historische dingen beginnen, boeit dat me nog veel meer. Ik zou mezelf geen F1-nerd noemen of zo, maar ik ben zeker een liefhebber. Het verschil tussen Silverstone en andere races is dat ik hier soms degene ben die de vragen stelt aan de fans. Echt ongelooflijk.

Vrijdag 1 juli 2022

Silverstone Circuit, Northamptonshire, Verenigd Koninkrijk

ACHT UUR ’S OCHTENDS

Wat is er in godsnaam aan de hand met Bernie? Ik heb net een tv-interview met hem gezien, en toen ze vroegen of hij nog steeds bevriend was met Poetin, antwoordde hij dat hij een kogel voor hem zou opvangen. Waar slaat dat nou weer op?! Vervolgens zei hij dat Vladimir Poetin een prima persoon is. Je bent een miljardair van eenennegentig, Bernie. Ga in godsnaam een eiland kopen of zo.

DRIE UUR ’S MIDDAGS

Bij de eerste vrije training had iedereen last van de regen, en maar tien rijders hebben rondetijden neergezet. De tweede vrije training verliep voor ons daarentegen best aardig. We hebben onze rondes gemaakt, we hebben ons werk gedaan, en we weten wat er nog moet gebeuren voor morgen. Durf ik te stellen dat ik er stilletjes wel vertrouwen in heb? Ja dat durf ik. Dat heb ik.

Zaterdag 2 juli 2022

Silverstone Circuit, Northamptonshire, Verenigd Koninkrijk

ZEVEN UUR ’S OCHTENDS

Ik heb vannacht slecht geslapen. Waarom weet ik niet, maar het voelt alsof er deze wedstrijd veel op het spel staat. Het is niet zo dat Gene me onder druk zet, maar het gevoel is er wel. Tuurlijk, hij is gefrustreerd, maar hij weet dat we alles doen om de boel op de rit te krijgen. Toch komt het erop neer dat Haas de afgelopen zeven races maar twee punten heeft gescoord. Daar kunnen we niet omheen. Als teambaas draag ik de verantwoordelijkheid, maar de druk die ik nu voel is volgens mij vooral van mezelf afkomstig. Ik blijf me maar afvragen of ik meer zou kunnen doen, en ik kan niets bedenken. Is het gewoon pech? Ik weet

het verdomme niet. Omdat ik de leiding heb, kijkt het team op de moeilijke momenten naar mij, en eerlijk gezegd raak ik door de dingen om te zeggen heen.

Kijk, nou begin ik me weer op te winden. Gisteren ging het oké, en zolang we hier zijn hebben we een kans. Ja toch?

TIEN UUR ’S AVONDS

Kevin heeft zich als zeventiende gekwalificeerd, en Mick als negentiende. Ik weet niet wat ik moet zeggen. Het voelt weer net als in 2021. Iedereen is gedeprimeerd, van de mensen in de hospitalityunit tot de mensen in de garage. En dan bedoel ik ook zwaar gedeprimeerd. Week na week horen ze wat een geweldige auto we hebben, en week na week blijft het resultaat uit. In een klein team voel je dat echt. Iedereen ervaart de ups heel intens, maar jezus, dat geldt ook voor de downs. Er valt niet aan te ontkomen. Ik wilde eigenlijk even met iedereen praten om voor wat motivatie te zorgen, maar ze kennen mijn verhalen nou wel. Er komt een moment dat woorden niet meer genoeg zijn. Het enige wat het team op dit moment kan motiveren zijn punten en goede resultaten.

Zondag 3 juli 2022

Silverstone, Northamptonshire, Verenigd Koninkrijk

ZEVEN UUR ’S AVONDS

DUBBELE FOKKING PUNTEN! Na vijf waardeloze races en een belabberde kwalificatie gisteren halen we opeens dubbele punten. Ik ben nog steeds in shock. En het is niet zo dat we ze cadeau hebben gekregen. We hebben ons ernaartoe gewerkt en voor elk puntje moeten vechten. Het tempo van de auto was goed, de strategieën klopten, en de coureurs deden het geweldig. Mick had zelfs een mooi gevecht met Verstappen aan het eind van de race, wat leuk was. Ik maakte me wel een beetje zorgen dat hij in de laatste bocht nog iets stoms zou doen, maar dat gebeurde niet. Hij was verstandig. Nu heeft Mick tenminste ook wat punten, en hij heeft een heel goede race gereden. Ik ben blij voor hem.

De eerste persoon die ik na afloop belde was uiteraard Gene. Iemand heeft me ooit gevraagd hoe Gene Haas vreugde uit, en daar heb ik nog steeds geen antwoord op. Hij is eigenlijk een typische Californiër; hij wordt niet al te emotioneel en houdt zijn kaarten tegen de borst. Dat is geen kritiek, het is gewoon wie hij is. In het begin moest ik proberen uit te vinden hoe hij in elkaar zat, en dat was een van de eerste dingen die me opvielen. Toen ik over het resultaat van vandaag vertelde, was het eerste wat hij zei: ‘Dus wanneer hebben we een podium?’ Ik zei: ‘Luister, ik ben gewoon blij dat we even uit de penarie zijn. Eén stap

tegelijk, Gene!' Hij maakte trouwens geen grapje. Gene Haas is een heel gefocust en gedreven mens.

Onze grote uitdaging is nu om dit vast te houden en volgende week in Oostenrijk punten te scoren. Daar rekent Gene ongetwijfeld op, en ikzelf ook. Het wordt weer een weekend met een sprintrace, dus we hebben dubbel zoveel kans. Misschien dat het tij eindelijk begint te keren. God, ik hoop het!

Donderdag 7 juli 2022

Teamhotel, Spielberg, Oostenrijk

NEGEN UUR 'S AVONDS

Ondanks de double-header zit iedereen bij Haas nog steeds vol energie. Punten zijn natuurlijk altijd welkom, maar dubbele punten geven je een extra boost. Aan allebei de kanten van de garage hebben ze iets te vieren, dus niemand valt buiten de boot. Zou het niet geweldig zijn als we dat hier konden herhalen? Gene vliegt over voor de race, dus ik hoop dat het lukt.

Eerder heb ik via Teams een interview gegeven over sprintraces. Ik weet dat niet iedereen het met me eens is, maar ik vind het een prima concept. Toeschouwers zien graag competitieve events, dus het kan alleen maar goed zijn om er daar op vrijdag, zaterdag en zondag eentje van te hebben. De feedback na de sprintraces van vorig jaar was positief, en de feedback na de ene van dit jaar nog positiever. Het enige wat ik zou veranderen is dat ik de tweede vrije training op zaterdag zou schrappen. Daar heb je niks aan. De engineers vinden het te gek, maar uiteindelijk racen we niet voor hen. We racen voor de toeschouwers, en die vervelen zich erbij. Waarom doen we in plaats daarvan niet een tweede kwalificatiesessie voor de zondag? Ik heb er met Stefano over gepraat, en hij is het met me eens. En mocht het niet werken, dan kan het teruggedraaid worden. Je moet nooit bang zijn om iets zo nodig terug te draaien. Het belangrijkste is dat je het probeert. Ik denk dat het maximumaantal sprintraces per seizoen acht is, misschien tien, maar niet meer dan dat. En je moet voor wat afwisseling zorgen, weet je wel. Misschien kunnen ze als beloning worden ingezet. Als een promotor in een van de landen het goed doet en wat extra sponsoring binnenhaalt of zo, dan beloon je dat met een sprintrace. Het is een van de middelen die we in huis hebben, en eentje waar we verstandig mee moeten omgaan.

Hoe dan ook, morgen hebben we de kwalificatie, dus ik ga vroeg naar bed.

Vrijdag 8 juli 2022

Red Bull Ring, Spielberg, Oostenrijk

TWEE UUR ’S MIDDAGS

Ik moest vandaag naar een vergadering van de F1-commissie, en toen ik naar buiten kwam was de eerste vrije training al begonnen. ‘Iets te melden, jongens?’ vroeg ik. ‘Nee,’ zeiden ze. ‘Alles gaat volgens plan.’ Iedereen in de garage was heel ontspannen, en allebei de coureurs haalden de top tien. We hebben de laatste tijd erg geworsteld in de eerste vrije training, dus ik verwachtte een hectische sfeer. Deze nieuwe aanpak bevalt me een stuk beter!

ZES UUR ’S AVONDS

De kwalificatie werd eigenlijk een soort uitgebreide versie van de eerste vrije training. Iedereen was kalm en relaxed, en voor ik het wist zaten allebei de auto’s in Q3. Kevin kwalificeerde zich als zesde en Mick als zevende. Ik dacht: wat gebeurt hier in godsnaam? De laatste keer dat we zoiets meemaakten was in 2019. Het ging haast té makkelijk. Maar zoals ik altijd zeg: slecht presteren kost veel meer werk dan goed presteren.

Zaterdag 9 juli 2022

Red Bull Ring, Spielberg, Oostenrijk

VIJF UUR ’S MIDDAGS

Wat een middag. En wat een race! Ze hebben de fans absoluut op een mooie show getrakteerd. Omdat het gevaar bestond dat Mick en Kevin na de start tegen elkaar zouden gaan racen, ben ik van tevoren met ze gaan zitten om duidelijk te maken dat wíj beslissen wie het snelst gaat, niet zij. Wij hebben immers de data. Als twee auto’s van hetzelfde team tegen elkaar racen op een baan met drie DRS-zones, denkt de achterste altijd dat hij sneller is, en dat hoor je dan constant over de radio. Maar als de achterste coureur alleen sneller is op het rechte stuk, heeft het geen zin om hem erlangs te laten. Dan verliest hij alleen maar vaart tijdens de manoeuvre. Maar als hij ook sneller is in de bochten, is het natuurlijk een goed idee.

Tijdens de race is dat precies wat er gebeurde. Alleen werd Mick, die Kevin op de hielen zat, op zijn beurt op de hielen gezeten door Lewis Hamilton. In zo’n situatie moeten we aan het team denken. Mick was misschien inderdaad iets sneller dan Kevin, maar als we hem erlangs hadden gelaten, had het risico bestaan dat Lewis hen allebei inhaalde. En dat zou ons punten gekost hebben. Mick had het er moeilijk mee, maar hij moest op zijn positie blijven rijden, en twee rondes voor de finish ging Hamilton hem voorbij. Hij kwam niet meer langs Kevin, wat mede te danken was aan Mick, dus Haas hield er twee punten aan over. Vooral jammer voor Mick was dat als hij Kevin wel had mogen inhalen, hij

misschien degene was geweest die de punten scoorde, terwijl hij er nu nul heeft. Aan de andere kant had Lewis hen dan misschien allebei verschalkt, en dan hadden we maar één puntje. Uiteindelijk werken we met z’n allen voor Haas F1, en het team komt op de eerste plaats. Ik heb dat achteraf aan Mick uitgelegd, en het ging wel met hem. Maar hij blijft een jonge coureur die gebrand is op succes. Als hij niet boos was geweest, had ik me zorgen gemaakt.

NEGEN UUR ’S AVONDS

Je kunt wel zeggen dat ik vanavond niet het lievelingetje van de Duitse F1-media ben. Maar aan de andere kant: ben ik dat ooit geweest? Mick zou het fokking kampioenschap kunnen winnen, en dan nog zouden ze klagen dat hij niet genoeg punten voorsprong had. Ik snap dat ze willen dat hij het goed doet, maar Mick Schumacher werkt voor Haas, niet andersom. Hij verdient steun vanuit het team, en die krijgt hij ook, maar niet ten koste van al het andere.

Waar ik me een beetje zorgen over maak is de mate waarin Mick beïnvloed zou kunnen worden door de Duitse media. Zoals je weet, hebben een of twee van die lui iets tegen me, en als Mick alles geloofde wat werd gezegd en geschreven, zou hij denken dat ik hem zijn succes niet gun. Dat doe ik natuurlijk wel, maar er zijn mensen die zo denken. Mick zit in een heel lastige positie omdat hij is wie hij is, en daar benijd ik hem niet om. De druk om te slagen moet als Schumacher soms slopend zijn. Laat ik er wel gelijk bij zeggen dat als bepaalde stemmen in de Duitse media niet zoveel bullshit verzonnen, Mick en ik makkelijker een relatie zouden kunnen opbouwen, wat Mick weer zou helpen om vooruitgang te boeken. Zíj zijn het die hem tegenhouden, niet ik.

Maar klaar met dat gelul. Vandaag hebben we twee punten meer dan gisteren, en morgen starten we als zevende en negende. Als iemand dat resultaat voor mijn neus had laten bengelen toen ik hier aankwam, had ik zijn hele hand er afgebeten.

Forza Haas!

Zondag 10 juli 2022

Red Bull Ring, Spielberg, Oostenrijk

VIER UUR ’S MIDDAGS

Na de race heb ik gekeken of ik Sky Sports Germany kon vinden, maar ik zag ze nergens. En waarom zag ik ze niet? Omdat die arme gedwarsboomde Mick die maar geen steun van Günther krijgt vandaag als zesde is gefinisht en acht fokking punten heeft gescoord! Ja, daarvan staan ze wel even met hun oren te klapperen.

In twee raceweekenden tijd zijn we van een stel zakkenwassers op de negende plek in het constructeurskampioenschap getransformeerd tot een stel toffe gozers op de zevende plek. Vandaag stond Gene zowaar te glimlachen. Serieus! Ik heb het met eigen ogen gezien. Maar vervolgens verpestte hij het door te vragen wanneer we zesde worden bij de constructeurs. Ik zei: ‘Eén ding tegelijk, Gene!’

Inmiddels begin ik weer een beetje te dromen. In 2018 scoorde Kevin op een gegeven moment punten in vijf van de zes races, en Romain in vier. Als zoiets gebeurt, gaat er ineens van alles door je hoofd. Je weet wel, podiumplaatsen en zo. Het is bijna alsof er een soort slapend hersengebied wakker wordt: ‘Shit, ik herinner me deze gedachten nog! Meer graag!’ Maar dromen terzijde, wat ik vooral wil is voortbouwen op wat we hebben neergezet en niet achteruitgaan. Als dat lukt, ben ik een gelukkig man.

Dinsdag 12 juli 2022

Castello Steiner, Noord-Italië

TIEN UUR ’S OCHTENDS

Om de zoveel tijd krijg ik opeens een bom sms’jes en appjes van vrienden met dingen als ‘Fok, kijk eens wat ze nou weer met je gedaan hebben!’. Het komt altijd op hetzelfde neer, namelijk dat onze creatieve mensen weer eens bezig zijn geweest. Het resultaat: *I look like a wanker*. Zo ook gisteren, toen ik een berichtje kreeg met de tekst: ‘Jezus christus, die Tom Cruise heeft ook een verlopen kop tegenwoordig.’ O fok, dacht ik, wat zullen ze deze keer hebben uitgespookt? In de minuten daarop kreeg ik nog een stuk of tien vergelijkbare berichtjes, en toen stuurde iemand eindelijk een link. Ik weet niet precies hoe ik moet omschrijven wat ik zag. Er komt binnenkort een nieuwe *Top Gun*-film uit, en het team heeft een eigen versie van de filmposter gemaakt, net zoals ze voor Miami met die *Grand Theft Auto*-poster hebben gedaan. De foto van Tom Cruise is vervangen door eentje van mijzelf, een fokking coole met een zonnebril, en ze hebben de titel veranderd in *Top Gunth*. Ik hoop dat ze dat plaatje in het boek zetten, want het is best geinig. En blijkbaar is het online een succes geworden. Stuart heeft me een Instagram-reactie doorgestuurd: ‘Op het kantoor van Haas verdienen ze een loonsverhoging.’ Wat gaan ze hierna nog bedenken? *The Gunthfather*? *Raiders of the Lost Gunth*? *Poltergunth*? *Gunthfellas*? *La dolce Günther*? We weten nu in elk geval dat er animo is voor dat soort dingen. Ik denk dat we qua online output een van de beste teams zijn. Onze mensen hebben gevoel voor humor en weten wat ze doen. Maar naar die loonsverhoging kunnen ze fluiten.

Maandag 18 juli 2022
Steiner Ranch, North Carolina, Verenigde Staten

Nou, het Silly Season is eindelijk losgebarsten. Rond deze tijd van het jaar beginnen vertegenwoordigers van coureurs met een contract dat aan het eind van het seizoen afloopt contact te zoeken met teambazen, en dan komt de mallemolen weer op gang. En laat ik de vertegenwoordigers van coureurs die terug willen naar de Formule 1 of er hun debuut willen maken ook niet vergeten. Het heeft de afgelopen dagen het grootste deel van mijn tijd opgeslokt, en ik ben het alweer helemaal beu! Toch is het een noodzakelijk kwaad, want je moet erop voorbereid zijn dat een coureur vertrekt en je mogelijkheden openhouden voor het geval je zelf iets wilt veranderen. Micks contract loopt aan het eind van het seizoen af, en ik verwacht dat zijn mensen elk moment kunnen aankloppen voor een verlenging. Of misschien ook niet. Wie weet heeft hij andere plannen. Met Kevin heb ik een contract voor meerdere jaren, maar dat betekent niet dat we aan elkaar vastzitten. Ook in zijn geval is het denkbaar dat hij besluit te vertrekken of dat wijzelf een verandering willen.

Mick heeft één seizoen achter de rug als rookie en een half seizoen als wat de Amerikanen een *second-year sophomore* noemen. Oké, hij heeft soms veelbelovend gepresteerd, maar ik ben pas tevreden als het regelmatig lukt om punten te halen en Kevin uit te dagen. Volgens mij vindt hij zichzelf goed genoeg voor een team dat voor de wereldtitel gaat, maar naar mijn mening heeft hij nog een lange weg te gaan. Er zijn dit jaar tweeëntwintig races, en drie of vier goede resultaten is niet de verhouding waarnaar Formule 1-teams op zoek zijn, zeker niet als ze het kampioenschap willen winnen. In de Formule 1 draait het om vooruitgang, en je mag je als teambaas nergens door laten tegenhouden. Bij Kevin geldt dat ook, trouwens. Dat hij een meerjarencontract heeft en vrij goed presteert betekent niet dat hij boven kritiek verheven is. Ook hij moet bij elke race resultaat boeken, en het seizoen is nog maar halverwege. Als ik het Silly Season negeerde en niet een beetje aan het rondkijken was, zou ik mijn werk niet doen. Zo simpel is het.

Het andere Haas-nieuws is dat we opschieten met onze nieuwe titelsponsor. Ik kan er nog niet veel over kwijt, maar hopelijk staat er in de komende weken iets zwart-op-wit. Als het lukt, hebben we een perfecte match voor Haas, dus laten we ervoor duimen.

Goed, ik moet zo meteen het vliegtuig pakken. Ik ga een paar dagen naar het Verenigd Koninkrijk om te vergaderen over elk fokking onderwerp dat je maar kunt bedenken, en daarna wacht er een Grand Prix op me in Frankrijk. *Au revoir, mes amis*.

Vrijdag 22 juli 2022

Circuit Paul Ricard, Le Castellet, Frankrijk

TIEN UUR ’S OCHTENDS

Het is hier heerlijk weer. Geen wolkje aan de lucht. Ze verwachten dat de baantemperatuur straks oploopt tot zestig graden Celsius, dus ik ben blij dat ik geen coureur ben! Sinds mijn aankomst hebben al flink wat mensen naar Oostenrijk gevraagd. Sterke performance bij de trainingen, twee auto’s in Q3, punten in de sprint, dubbele punten in de Grand Prix – het is inderdaad een mooi verhaal. Iemand wilde weten of het een perfect weekend was. ‘Bijna,’ heb ik geloof ik geantwoord. Wie je ook bent, perfectie bereik je alleen als je wint. Maar wat ik blijf benadrukken is dat Oostenrijk en Silverstone niet een soort mirakel waren. Dat het zo gegaan is komt omdat we een goede auto hebben en omdat iedereen zijn werk goed heeft gedaan. Het is niet zo dat het eigenlijk te hoog gegrepen voor ons was. We zijn zover gekomen omdat we dat verdienen. De vraag op ieders lippen – die van mij, die van Gene en die van de media – is of we het kunnen vasthouden. Jezus, ik hoop het van harte. Die fokking successen smaken naar meer!

VIER UUR ’S MIDDAGS

De vrije training was in orde. Geen groot nieuws op dat front. Maar ook geen grote problemen, en dat is het belangrijkste. Allebei onze coureurs zijn tevreden. Oververhit maar tevreden! Precies het begin waar we op hoopten eigenlijk. Vanavond vroeg naar bed.

Zaterdag 23 juli 2022

Circuit Paul Ricard, Le Castellet, Frankrijk

VIJF UUR ’S MIDDAGS

Jezus christus. Vrouwe Fortuna heeft me dit weekend niet gewoon in de steek gelaten, ze heeft voor haar vertrek ook nog even in mijn sokkenla gescheten! Wauw, over frustrerend gesproken. Kevin kwalificeerde zich als achtste in Q2 maar had een motorwissel nodig, waardoor hij met zijn krachtbron het maximumaantal onderdelen overschreed en straks achteraan op de grid moet beginnen. Mick kwam niet verder dan Q1 nadat zijn snelste rondetijd van de sessie werd geschrapt omdat hij in bocht 3 buiten de baan was gegaan. Daardoor start hij als negentiende. Het ironische is dat Kevin zich al voor Q3 gekwalificeerd had en niet per se terug de baan op hoefde, en toen hij dat wel deed moesten we dus die motor vervangen. Maar niemand valt iets te verwijten. Het is gewoon pech. De positieve kant van het verhaal is dat onze auto zeker genoeg snelheid heeft om naar voren te komen op de grid en (durf ik het te zeggen?) misschien zelfs een paar punten te scoren.

Vrouwe Fortuna mag dan vertrokken zijn, maar mijn optimisme is dat niet.

Zondag 24 juli 2022

Circuit Paul Ricard, Le Castellet, Frankrijk

ZES UUR 'S AVONDS

Vandaag was net als gisteren: een kutmiddag die toch ook iets hoopgevends had. Kevin was bij de start niet te houden en sprong in no time van twintigste naar twaalfde. Toen verscheen de safetycar en ging het allemaal naar de haaien. Alle auto's behalve die van Mick en Kevin hadden voor een eenstopstrategie gekozen, dus tijdens de safetycarfase kregen ze een gratis pitstop. Vervolgens maakte Zhou contact met Mick, die spinde en dat de hele wedstrijd niet meer te boven kwam. Kevin had een botsing met Latifi, wat voor hem einde race was. De positieve kant? De auto heeft opnieuw bewezen dat hij snel is. We moeten maar even hergroeperen en hopen dat Vrouwe Fortuna snel bij me terugkomt.

Donderdag 28 juli 2022

Teamhotel, Mogyoród, Hongarije

Ik weet niet of er geruchten rondgaan, maar deze week doen allerlei coureurs en vertegenwoordigers weer heel aardig tegen me. Bizar genoeg zijn Gene en ik inderdaad in gesprek over de rijderssituatie van volgend jaar, dus misschien dat ze allemaal helderziend zijn? Het is alleen nog te vroeg om beslissingen te nemen. We willen Mick zo veel mogelijk kansen bieden om zichzelf te bewijzen, en momenteel is de jury er nog niet over uit. Ook moeten we weten wie er volgend seizoen allemaal beschikbaar zijn. Dat is nu nog maar een kort lijstje. Er is ook een politieke reden: je wil niet verwikkeld raken in een of ander slepend conflict, dus je kunt beter zo lang mogelijk je mond houden.

Ik denk dat ik inmiddels wel kan vertellen dat we een gedoodverfde winnaar hebben bij de titelsponsors. Tot gisteren waren er twee kandidaten, maar de gretigste van de twee is teruggekomen met een beter aanbod. Geen kwaad woord over de andere kandidaat, maar we hebben het hier over een Amerikaans bedrijf (hetzelfde waarover ik vorige keer vertelde) dat staat te popelen om met ons in zee te gaan. Bijna net zozeer als de vooruitgang met de auto dit seizoen bevestigt het dat we goede beslissingen hebben genomen. We zijn bijna zover dat we dingen op papier kunnen zetten, dus het vordert echt.

Vrijdag 29 juli 2022

Hungaroring, Mogyoród, Hongarije

VIJF UUR 'S MIDDAGS

Ik heb het grootste Formule 1-nieuws van deze week. Groter dan alles wat er bij Mercedes of Red Bull gebeurt. Ben je er klaar voor?

Haas heeft een upgrade!

De Formule 1 kan eindelijk rustig ademhalen. De upgrade is er.

Hij zou er eigenlijk in Frankrijk al komen, maar dat werd een week uitgesteld. Nu rijdt alleen nog Kevins auto ermee, maar als de data en cijfers overeenkomen met die uit de windtunnel, krijgen allebei de auto's hem na de zomerstop.

Hoe dan ook, de training heeft vandaag uitgewezen dat we nog wel wat werk voor de boeg hebben, want we hadden problemen met de balans. Toch waren er geen grote veranderingen, en volgens Kevin voelt de auto min of meer hetzelfde als hiervoor. Dit is geen zwaaien met een toverstokje, hè. Het heeft lang geduurd om de auto zo goed te leren kennen als we nu doen, en met de upgrade wordt het een vergelijkbaar proces. Hopelijk wel een korter proces.

Zaterdag 30 juli 2022

Hungaroring, Mogyoród, Hongarije

TIEN UUR 'S OCHTENDS

De feedback van buitenaf over onze upgrade was vermakelijk. We zijn ervan beschuldigd dat we Ferrari kopiëren. Volgens Stuart noemen sommige mensen onze auto op het internet zelfs een witte Ferrari, wat leuk gevonden is. Kijk, feitelijk zijn er drie concepten: het Ferrari-concept, het Red Bull-concept en het Mercedes-concept. Wij hebben een hechte relatie met Ferrari, dus het ligt voor de hand dat we ons op hen baseren. We hebben dezelfde motor, dezelfde versnellingsbak, dezelfde ophanging. Kom op zeg, waarom zouden we van een ander team dan Ferrari iets kopiëren? Zij winnen races. Geen zorgen hoor, ik kan de kritiek hebben. Er zijn wel ergere dingen over onze auto's gezegd, en ook over mij. Soms terecht! Het wordt interessant om te zien wat er tijdens de kwalificatie gebeurt, maar we houden onze verwachtingen in toom. Zoals ik gisteren zei: upgrades zijn geen toverstokje.

VIER UUR 'S MIDDAGS

De kwalificatie ging oké. We kwamen vrij goed door Q1 maar hadden gewoon niet het tempo om de stap van Q2 naar Q3 te maken. Kevin heeft P13, en Mick P15. We richten ons nu op morgen. Als we een goede start hebben, is er geen enkele reden waarom we niet in de punten kunnen eindigen. We zijn hier om te vechten, en dat is wat we gaan doen.

Zondag 31 juli 2022

Hungaroring, Mogyoród, Hongarije

NEGEN UUR 'S AVONDS

Als ik eerlijk zou zeggen wat ik momenteel van de FIA vind, word ik godverdomme voor het leven geschorst! Oké, waar zal ik beginnen? Nou, aan het begin van de race liep Kevin wat schade op aan zijn voorvleugel door een klein botsinkje met Ricciardo. En dan bedoel ik ook echt klein. Niks ernstigs en al helemaal niks gevaarlijks. Vervolgens klaagt Ocon via de boordradio, en voor we het weten heeft Kevin een zwart-oranje vlag gekregen.

Met de FIA was afgesproken dat ze in dit soort gevallen eerst zouden bellen om te vragen hoe het team erover dacht. Auto's lopen tijdens races constant schade op, en de mensen die het best kunnen inschatten hoe ernstig die schade is zijn de teams zelf. Hadden ze gebeld, zoals de afspraak was, dan hadden we gezegd dat de schade aan Kevins voorvleugel niets voorstelde en dat hij veilig kon doorrijden. Niet alleen veilig voor hemzelf, maar veilig voor iedereen. En waren ze het daarmee oneens geweest, dan zouden we in discussie zijn gegaan en hebben geconcludeerd dat ik gelijk had. Het punt is dat ze in plaats van te bellen gewoon braaf hebben gedaan wat Ocon wilde en Kevin die fokking vlag hebben gegeven.

In de regels staat dat als een coureur een zwart-oranje vlag krijgt, hij de eerstvolgende keer dat hij langs de pits rijdt naar binnen moet. En toen Kevin zich met een nieuwe voorvleugel weer bij de race voegde, reed hij helemaal achteraan in het veld. We konden de stop niet uitstellen om met de raceleiding te praten, want dan zou Kevin gediskwalificeerd zijn. Er was dus geen keuze. We moesten wachten tot na de race.

Toen ik achteraf contact opnam met de raceleiding, ontkenden ze iets van de afspraak te weten. 'Maar ik heb de fokking brief!' zei ik. 'De brief die jullie ondertekend hebben!' Morgen stuur ik ze een kopie. Die kerel beweerde vervolgens bang te zijn geweest dat de vleugel eraf zou vallen, wat je reinste bullshit is. Wij weten hoe dat ding in elkaar zit, en de reden dat hij niet afgebroken zou zijn is dat er zylon bovenop zit, en zylon breekt niet. We zouden hem uiteraard vervangen hebben omdat we downforce misliepen, maar pas wanneer het ons uitkwam. Niet wanneer het Ocon uitkwam! Zelfs één rondje later hadden we op zijn minst tien seconden winst gehad, want toen was er een virtuele safetycar. Op het moment dat het gebeurde reed Kevin een mooie race op P13, dus hij had een reële kans om in de punten te eindigen. Het lijkt me duidelijk dat Vrouwe Fortuna een affaire heeft met die lui.

We hebben dit weleens eerder meegemaakt. In Canada kreeg Kevin een zwart-oranje vlag nadat hij contact maakte met Hamilton, voor wat in wezen gewoon een kras op zijn voorvleugel was. Net als vandaag

werd hij tot een vroege pitstop gedwongen, wat onze strategie verklootte. Vorig jaar heeft Hamilton in Djedda een fokking race gewonnen met een halve voorvleugel! Waarom zijn ze niet consequent? Neem van me aan dat ik ontzettend teleurgesteld ben. Dit moet anders.

Oké, wat kan ik verder nog vertellen? De banden waren deze race een nachtmerrie. Toen Kevin de pits in kwam voor die voorvleugel, stapte hij over op een harde compound, maar door de blauwe vlaggen daarna kon hij er weinig mee aanvangen. Mick had een vergelijkbaar probleem. Hij finishte op P14, en Kevin op P16. Niet hoe ik de zomerstop in wilde gaan, maar wat doe je eraan? Tegen dit soort shit kun je je niet verzekeren. Nu hebben we een maand vrij. Een maand om te hergroeperen en er vol vechtlust weer tegenaan te gaan.

Tjee, waar heb ik dat eerder gehoord?

Zomerstop
Zaterdag 6 augustus 2022
Een mooie plek in Toscane

Korte update uit Güntherland. Ik heb lekker liggen zonnen in Toscane met Gertie en Greta. Ik geef het niet gauw toe, maar tegen het eind van Hongarije was ik behoorlijk moe en klaar voor een pauze. Het is niet alleen de fysieke inspanning. Mentaal is het minstens zo zwaar, en een paar dagen zonder gedoe aan mijn hoofd is precies wat de psychiater voorschrijft. Hoe dan ook, ergens in de komende dagen wordt het weer buffelen, dus dan praten we bij.

Maandag 15 augustus 2022
Castello Steiner, Noord-Italië

Hoe fijn ik gezinsvakanties ook vind, ik wou dat de zomerstop wat minder lang duurde. Er is zoiets als te veel van het goede, hè. Ik snap waarom ze het doen, maar het is niets voor mij. Gelukkig belde Stuart eind vorige week met de vraag of ik woensdag een interview kan doen, waarvoor mogelijk enige voorbereiding nodig is. Of tenminste enig nadenken. Doorgaans doe ik dat niet voor interviews, dus je gaat verschil zien. Ik begrijp dat ze het over een hele serie dingen willen hebben, waaronder infrastructuur, duurzaamheid, competitie, financiering en inclusiviteit. Ik zei tegen Stuart: ‘Wat verwachten ze, een fokking troonrede?’ ‘Daar komt het op neer ja,’ antwoordde hij. En toen dacht ik: terwijl ik bedenk wat ik moet zeggen, kan ik het net zo goed ook opschrijven. Je wil toch niet beweren dat je niet staat te popelen om te horen hoe ik tegen dat alles aankijk? De wereld volgens Günther Steiner? Nou, pech gehad, want dat is precies wat je krijgt. Kom op, de volgende

race begint pas over een week of twee. Niet zo dwarsliggen! Zo komen we de tijd tenminste door.

Vanwege de groei die de Formule 1 de afgelopen jaren heeft doorgemaakt en de manier waarop tegenwoordig met de fans en de media gecommuniceerd wordt, is het heel normaal geworden dat er vragen en gesprekken zijn over onderwerpen als de toekomst en structuur van de sport, duurzaamheid, financiering, competitie, regelgeving en ecologische impact. Persoonlijk vind ik dat meer dan prima, want het zijn discussies die we regelmatig horen te voeren. Ze hebben de sport geholpen om een geweten te ontwikkelen, en ik geloof niet dat hij er vroeger echt een had. Plus wat vermogen tot zelfreflectie. Je hoeft de F1 niet meer door te lichten, want dat doet de F1 zelf al. Oké, het is niet perfect, maar doelstellingen als duurzaam en ecologisch verantwoord werken zijn onderdeel geworden van de cultuur, terwijl we op dat gebied vroeger alleen symboolpolitiek hadden. Hokjes die afgevinkt werden. Omdat het moest. Als grote wereldwijde sport hebben we de verantwoordelijkheid om bij zulke kwesties voorop te gaan, en in het algemeen doen we dat volgens mij best aardig.

Wat zeg je? Onderbouw het dan maar, idioot? Oké, dat zal ik proberen.

Wat betreft de toekomst van de sport denk ik dat de Formule 1 zich op de middellange tot lange termijn gunstig heeft gepositioneerd door jongere fans aan te spreken. Zolang ze daarmee doorgaan en niet vergeten waar het allemaal om draait, komt het vast in orde. Ik ken geen precieze cijfers, maar het verschil tussen de gemiddelde racebezoeker in 2001, toen ik bij de sport betrokken raakte, en 2022 springt zeker in het oog. Om te beginnen zijn het er een stuk meer! Dat staat vast. Maar ze zijn tegenwoordig ook een stuk jonger, en er zitten veel meer vrouwen bij. Dat is allemaal positief.

Wat de Formule 1 volgens mij in de eerste plaats moet doen om zijn toekomst op de middellange tot lange termijn veilig te stellen, is stabiliseren en finetunen wat al bereikt is. De sport is de afgelopen jaren krankzinnig hard gegroeid, en het is ongetwijfeld verleidelijk voor de topmensen om te proberen die groei in stand te houden. De F1 is uiteindelijk een commerciële onderneming, en als een onderneming dit soort groei vertoont, wil je dat niet zien ophouden. Maar de sport moet de groei wel kunnen bijbenen, en dat lukt alleen door een pas op de plaats te maken, te evalueren, en waar nodig kleine aanpassingen door te voeren. Dat – het finetunen – is iets waarin de Formule 1 de laatste jaren heel goed is geworden. Op de kleine details letten is altijd een

fundamenteel onderdeel van ons werk geweest, dus waarom zouden we dat niet op alle gebieden doen?

Positief is dat er een dialoog gaande is tussen de teams, de Formule 1, de FIA en alle andere partijen met een blijvend belang in de sport, en zolang dat zo blijft, denk ik dat het wel goed komt. Er is geen excuus meer voor een gebrek aan communicatie. De dagen dat niemand een mobiele telefoon of computer had zijn voorbij. Destijds konden we elkaar nog negeren, en dat deden we ook, zodat we altijd een excuus hadden om dingen niet te doen. Een mobiele telefoon kan soms wat opdringerig aanvoelen, dat snap ik best. Maar er kleven een hoop voordelen aan, en een daarvan – het belangrijkste, zou ik zeggen – is dat je binnen enkele seconden een bericht kunt uitsturen, desnoods naar miljoenen mensen tegelijk. Wat betreft de communicatie binnen Haas doorlopen we de volgende drie stappen: we discussiëren ergens over, we besluiten dat ik gelijk heb, en we gaan over tot de orde van de dag.

Financiering is een onderwerp waarover ik tegenwoordig veel vragen krijg, vooral sinds die klotezooi met Oeralkali. Het is altijd al een hot topic geweest binnen de F1, en dat heeft natuurlijk te maken met de bedragen die in de sport omgaan. Dat iedereen over een mobiele telefoon en computer beschikt heeft ook een nadeel, namelijk dat er een hoop valse informatie de wereld in wordt gestuurd, wat voor problemen kan zorgen. Een van de grappigste dingen die ik op het internet heb gelezen is wat de coureurs zogenaamd betaald krijgen. Veel daarvan is puur giswerk, en dat geldt voor een hoop onzin die ik lees. Een voordeel is dat er nu een hoop goede F1-content te vinden is. De positieve en negatieve kanten houden elkaar in evenwicht. Neem die vent die me altijd belachelijk maakt op Twitter. Kun je je nog een wereld voorstellen zonder hem? Ik niet.

Maar met de financiering zit het wel goed. Er is momenteel ontzettend veel vraag naar de Formule 1, en waar vraag is, is geld. De belangstelling die ons team dit seizoen heeft gekregen, niet alleen van potentiële sponsors maar ook van mensen die willen investeren in de sport, is fenomenaal. Ik kan natuurlijk niet voor de F1 als geheel spreken, maar als wij zoveel interesse krijgen, zal dat bij anderen ook wel zo zijn.

De financiële mogelijkheden van de teams zijn nu ook een stuk meer in balans, vooral vanwege het budgetplafond. Dat hebben ze in drie jaar rondgekregen (sinds de laatste Concorde Agreement), wat een rete-indrukwekkende prestatie is. De grotere teams vonden het uiteraard niks, maar wat doe je eraan? Als een team een voordeel moet inleveren, kun je er donder op zeggen dat ze gaan klagen. Niet alleen vanwege dat

verloren voordeel, maar ook omdat er gereorganiseerd moet worden. Ze moeten gewoon beter worden, daar komt het op neer.

Vroeger werden de kampioenschappen vrijwel altijd gewonnen door het team met het hoogste budget. Nu ligt de nadruk op talent. Talent en het zo effectief mogelijk gebruiken van het beschikbare geld. Weet je nog wat ik voor de Grand Prix van Monaco zei toen Christian klaagde over de hoge kosten? Dat ze het budget wilden verhogen blijkt nu te zijn omdat ze eroverheen waren gegaan. Die rottige gelijke speelvelden ook. Die gooien alles overhoop!

Dit valt waarschijnlijk ook wel onder het kopje financiering, maar ik krijg tegenwoordig vaak de vraag of er meer teams in de paddock moeten komen. De achterliggende reden is dat Michael Andretti al tijden over het oprichten van een team praat, en je kunt wel stellen dat zijn recente uitlatingen niet allemaal even constructief zijn geweest. Ik weet niet. Als je wil investeren in een organisatie die al succesvol is en de topmensen wil overtuigen dat je iets toe te voegen hebt, is mijn ervaring dat je moet proberen om met iedereen een goeie relatie op te bouwen. Dat lijkt me toch echt de verstandigste aanpak. En als je investering niet direct geaccepteerd wordt, dan is de beste vervolgstap toch uitzoeken waarom niet en terugkomen met een beter aanbod? De Formule 1 stond er goed voor toen Michael over zijn plan begon en staat er nu alleen nog maar beter voor. Het is een verkopersmarkt, in andere woorden.

Mijn eigen perspectief: als iemand aannemelijk maakt dat hij de omzet van onze sport met ten minste vijf procent kan helpen verhogen, waarom niet? Maar als iemand er gewoon bij wil omdat het goed loopt, nee, pleur dan maar op. Je moet meer te bieden hebben dan alleen je aanwezigheid. De Formule 1 is zich daar uiteraard van bewust, wat waarschijnlijk de reden is waarom de recente aanmeldingen zijn afgewezen.

Toen Gene Haas in 2014 de gok waagde om samen met mij een team te beginnen, stond de Formule 1 er anders voor. Niet slecht, maar de sport was lang niet zo populair als nu. In de loop der jaren heeft Gene vele miljoenen dollars geïnvesteerd in het team en de sport, en soms gedurende vrij onzekere periodes. Sorry, héél onzekere periodes! Waarom zou hij willen dat een nieuw team die investering komt verwateren als dat team niet voor verbeteringen zorgt? In 2015 kon je het Manor F1-team voor een pond kopen, maar niemand wilde het. Nu is de beginprijs van een bestaand team waarschijnlijk een half miljard dollar. Geen wonder dat iedereen wil meedoen. Maar waar waren ze zeven jaar geleden?

Hoewel ik niet tegen een nieuw F1-team ben – of voor mijn part meerdere nieuwe teams – denk ik dat de huidige situatie best goed is. Wanneer heeft de Formule 1 voor het laatst tien stabiele teams op de grid gehad? Ik kan het me niet herinneren. De beste manier om momenteel tot de Formule 1 toe te treden is waarschijnlijk het kopen van een bestaand team. Alles is te koop, dat hoef je mij niet te vertellen. Het hangt gewoon van de prijs af.

Oké, zo is het waarschijnlijk wel weer genoeg voor één dag.

Dinsdag 16 augustus 2022

Castello Steiner, Noord-Italië

Sinds de oprichting van het team is mijn relatie met de sponsors in het algemeen heel goed geweest. Maar ook bij sponsoring geldt: hoe beter je die mensen en hun bedrijf leert kennen, hoe beter de dingen gaan. Ik krijg regelmatig uitnodigingen om bij sponsors op kantoor een lulverhaal te komen ophangen, en dat doe ik met alle plezier. Waarom weet ik niet, maar ze blijven me vragen. Ik maak van tevoren nooit aantekeningen of een script. Net als toen Gene en ik voor die licentie gingen, schrijf ik gewoon een paar bulletpoints op, loop naar binnen en begin te praten. Met dat laatste houd ik soms ook niet meer op, maar ik ben er in elk geval.

Zoals de Formule 1 zelf heeft mijn improvisatiebenadering bij presentaties en speeches zich enigszins ontwikkeld, en ik heb zelfs een paar dingen moeten veranderen.

Laat ik een voorbeeld geven.

Een tijdje terug vroeg een van onze sponsors of ik een praatje van drie kwartier wilde houden voor het personeel. 'Tuurlijk!' zei ik. 'Het zou me een waar genoegen zijn.' Vervolgens stuurden ze me vier punten om te bespreken, die ik vergat te lezen, dus ik was er al helemaal klaar voor. De volgende dag kreeg ik een uur voordat ik de deur uit ging een e-mail met de vraag of ik mijn slides kon sturen.

'Mijn wat?' zei ik.

'Je slides, Günther. Voor je praatje. Over duurzaamheid?'

'Over wat? O shit!'

Als mensen me uitnodigen om drie kwartier te komen spreken, geef ik ze meestal een uur en drie kwartier, met als uitgangspunt dat ik gewoon dezelfde onzin mag uitkramen als altijd. Dat is waarin ik uitblink, en als je me op tijd vroeg, zou ik waarschijnlijk een heel eigen festival kunnen houden. Güntherstock! Waarin ik juist weer niet heel goed ben is een lijstje specifieke onderwerpen afwerken. Of eigenlijk kan ik dat best, maar alleen als ik niet vergeet om de fokking mails te lezen.

Ik belde de sponsor en zei: ‘Jongens, ik geloof dat we een probleem hebben. Ik heb me niet voorbereid. Of in andere woorden: ik heb het halve werk overgeslagen!’ ‘Geeft niet,’ zeiden ze. ‘We zorgen wel dat er iemand vragen stelt. Dan maken we er een discussie van.’

Daarmee creëerden ze een monster, want als er één situatie is waarin ik nog meer praat dan in mijn eentje voor een publiek, dan is het wanneer iemand met vragen blijft komen. Gelukkig voelde de presentator op een gegeven moment aan dat het genoeg geweest was, dus het publiek kwam eraf met een uurtje. Fokking bofkonten!

Hoe dan ook, die anekdote zorgt voor een mooie overgang naar het onderwerp duurzaamheid, waarin ik sinds dat praatje van me een expert ben. Even serieus: het is iets waar we tegenwoordig allemaal over moeten nadenken. Net zoals bijvoorbeeld inclusiviteit zijn duurzaamheid en het milieu onderdeel geworden van ons alledaags denken, dus we houden er altijd rekening mee.

Ten eerste wil ik zeggen dat het bij het individu begint. Sinds ik bewuster over duurzaamheid en het milieu ben gaan nadenken, let ik meer op mijn eigen gedrag en probeer ik dingen te verbeteren. Meer kun je eigenlijk niet doen. En dat is niet een of ander pr-verhaal dat Stuart me heeft ingefluisterd, het is iets wat daadwerkelijk gaande is. Wat helpt is dat ik een tienerdochter heb. Voor jonge mensen zijn dit soort dingen tegenwoordig een tweede natuur, en gelukkig zijn zij er om het goede voorbeeld te geven.

Ook de Formule 1 moet het goede voorbeeld geven, en bij Haas nemen we duurzaam en ecologisch verantwoord te werk gaan heel, heel serieus. Dat mag verdomme ook wel nu ik een expert ben! We bouwen toe naar de driesterrenaccredatie van de FIA, die bevestigt dat we bij alles rekening houden met duurzaamheid en het milieu. Alle teams doen dat inmiddels, denk ik. En zelfs alle circuits.

Neem het transport. Een tijdje terug hebben we verschillende manieren onderzocht om spullen van land tot land te vervoeren, en al snel werd duidelijk dat we niet per se een vliegtuig hoeven vol te stouwen omdat het ook via zee kan. Vrachtschepen blijken niet alleen milieuvriendelijker dan vrachtvliegtuigen, maar ook nog eens goedkoper, wat ervoor zorgt dat we op andere punten meer te besteden hebben.

De bedoeling is dat de sport in 2030 een netto-uitstoot van nul heeft. Het zal niet makkelijk worden, maar alle teams en alle circuits op de kalender werken naar datzelfde doel toe, en zodra iemand er met de pet naar gooit, weet iedereen het. Dat is de cultuurverandering waarover ik het had. En reken maar dat er de nodige rivaliteit gaat ontstaan. Mercedes

wil niet onderdoen voor Red Bull en Ferrari, en vice versa. Het is eigenlijk een ideale situatie, of in elk geval wat betreft het geven van het goede voorbeeld. Denk er maar eens over na: door tien Formule 1-teams te vragen naar een nettoresultaat van nul CO_2-uitstoot toe te werken, creëer je een soort race, en wel een waarin alle teams kans maken om te winnen. Het team dat uiteindelijk wint heeft iets om over op te scheppen en houdt er een hoop goede pr aan over. En daar is overigens niks mis mee.

Bij het nuluitstootinitiatief horen ook aanpassingen aan de auto's. In 2026 zullen de krachtbronnen voor vijftig procent worden aangedreven door een verbrandingsmotor en voor vijftig procent door elektriciteit. De auto's verliezen zo wat downforce, maar we zitten allemaal in hetzelfde schuitje. Soms moet je je aanpassen voor de goede zaak, en aanpassen is iets wat de Formule 1 heel goed kan. Zeker op technologisch gebied.

Het wordt interessant om te zien wat voor impact dit gaat hebben op de Formule E. Naarmate de Formule 1 CO_2-neutraler wordt, zullen we zo'n klasse toch steeds minder nodig hebben? Ik kan ernaast zitten hoor. Wat de Formule E volgens mij goed heeft gedaan is mensen bewust maken van de uitdagingen die voor ons liggen. Maar of er ook een toekomst voor is? De Formule 1 zit op een vrijwel onaantastbaar niveau. Het is zo'n grote sport. We hebben bovendien nog geen idee of elektrisch de toekomst wordt. Het is absoluut onderdeel van de toekomst, maar er worden momenteel allerlei technologieën ontwikkeld (waarvan aardig wat binnen de Formule 1). Het lijkt me dus onverstandig om je vast te leggen op één enkele technologische oplossing. Als ik moest gokken, zou ik zeggen dat de Formule E niet de toekomst van de autosport is. Het is er ook een komen en gaan van jewelste; het opvallendste voorbeeld is dat Audi overstapt van de Formule E naar de Formule 1. Wat maak je daaruit op? Tot slot, en sorry dat ik zo aan het hakken ben, klinken de auto's als fokking naaimachines en piepen de banden als sportschoenen tijdens een basketbalwedstrijd, en dat werkt me op de zenuwen! Maar het zal er wel weer op uitlopen dat ik over tien jaar zonder baan zit en doe alsof ik niets gezegd heb.

De circuits ook onderdeel maken van het uitstootinitiatief is een belangrijke stap geweest, denk ik. Oké, de teams zijn een heel seizoen in de weer, maar bedenk eens wat er allemaal bij komt kijken om een Grand Prix op te zetten en in één weekend drie- of vierhonderdduizend mensen over de vloer te hebben. Hoeveel logistiek dat vergt. En dan heb ik het nog niet eens over recycling en zo.

De motivatie achter al de maatregelen is – naast het beperken van uitstoot, het recyclen en verminderen van afval, et cetera – om het goede voorbeeld te geven. Even vanuit de toeschouwer gedacht: als de F1 het doet, moet ik het zelf ook maar doen. Zelfs ouwe dwazen als ik kunnen een bewustwordingsproces doormaken. Tegenwoordig doe ik mijn best om geen plastic waterflessen te kopen, en als ik met mijn korte broek en sandalen een sjofele indruk sta te maken in de supermarkt, zorg ik dat ik geen plastic tasje gebruik. Dat ik beter op dat soort dingen let heeft vooral te maken met de ontwikkelingen in onze sport. Het staat niet meer ter discussie. Het is onderdeel geworden van wie we zijn en wat we doen.

Het volgende waarover ik het wil hebben is inclusiviteit, momenteel ook een belangrijk onderwerp. Daarnet vertelde ik al dat het budgetplafond ons dwingt om meer op talent te focussen in plaats van alleen op geld. Dat gaat volgens mij overal op. De Formule 1 staat bekend als vrij elitair, en dat moet wat mij betreft veranderen. Niet alleen met het oog op inclusiviteit, maar ook met het oog op talent, want hoe meer mensen op instapniveau aan de autosport meedoen, hoe groter onze kans om de volgende Lewis Hamilton of Max Verstappen te vinden. Toch blijft het een lastig punt. Om te beginnen kun je er niet omheen dat de autosport op alle niveaus een dure hobby is. Het is geen voetbal, waarbij je alleen een bal nodig hebt. En nu de autosport zo populair is, bestaat ook het risico dat het té druk wordt. Zoals bij alles gaat het om het vinden van de juiste balans. Het publiek wil meedoen, wij willen het talent vinden, maar wie gaat dat betalen? Bekend verhaal. Er komt niet van de ene op de andere dag een omslag, maar wereldwijd zijn er initiatieven om activiteiten zoals karten toegankelijker te maken. Ik ben op dit vlak eigenlijk best optimistisch, en hoewel we zeker moeten proberen om toegankelijker te worden, denk ik dat iemand met het talent en de motivatie er wel komt. Misschien klinkt het naïef, maar zo denk ik erover.

De vraag over inclusiviteit die ik het meest krijg is waarom er niet meer mensen van kleur en vrouwen in de Formule 1 werken. Mijn antwoord is dat die mensen momenteel niet te vinden zijn, wat echt zo is. Net als bij de jonge coureurs moet de Formule 1 (en volgens mij de autosport in het algemeen) zijn best doen om de bestaande percepties te veranderen – van wie er in de autosport kan werken, en belangrijker, wie we graag willen hebben. Daar zijn we trouwens ook al mee bezig. Zodra er vrouwen of mensen van kleur komen werken, worden ze hetzelfde behandeld als alle anderen, dus het probleem zit niet vanbinnen. Zoals ik

al zei draait het allemaal om perceptie. Maar het is wel aan de autosport om het probleem op te lossen. Vergis je daar niet in.

Wij als team en ik als mens hebben nooit iemand een baan aangeboden of ontzegd op basis van huidskleur of geslacht. Wie je bent maakt me niet uit. Ben je goed genoeg en is er een plekje vrij in ons team, dan heb je bij mij altijd een kans. Eigenlijk snap ik niet dat deze discussie nog steeds nodig is, want ik ken in onze sport niemand die er anders over denkt. Als sport en als industrie wil de Formule 1 altijd de beste mensen hebben die er zijn. Klaar. Maar de vraag blijft: wat kunnen we verder nog doen? Nou, misschien dat we naast het veranderen van percepties ook harder moeten proberen om daadwerkelijk minderheden aan te spreken. Net als duurzaamheid en het milieu is inclusiviteit onderdeel geworden van onze cultuur, en ik heb er vertrouwen in dat we gaandeweg verbeteringen zullen zien.

Stuart krijgt een beroerte als hij leest wat ik nu opschrijf, maar in 2023 komt er net als in 2021 een Grand Prix van Qatar, en daar heb ik een mening over. Ik garandeer je dat hij nu al zit te zweten als een varken in een worstfabriek! Mijn mening is gevormd toen ik voor het eerst hoorde dat we in Saoedi-Arabië zouden gaan racen. Ik kon toen alleen afgaan op wat ik had gehoord en gezien in de media, dus ik besloot zelf wat onderzoek te doen. Ik heb een paar kennissen uit Saoedi-Arabië en andere delen van Arabië aangesproken, en die zeiden allemaal hetzelfde: evenementen zoals de Formule 1 zullen helpen om op plekken als Saoedi-Arabië en Qatar belangrijke veranderingen in gang te zetten. Ze zeiden er wel bij dat de oudere generatie dwarsligt en dat er niet à la minute een verandering zal komen, maar het punt is dat die landen volgens hen wel degelijk kunnen en gáán veranderen. Mede om die reden vind ik dat we er moeten racen om een voorbeeld te stellen. En dan bedoel ik niet dat we ze al onze westerse bullshit door de strot moeten duwen. Wie zit daarop te wachten? Wij zijn ook niet perfect, weet je. Zij leren van ons, wij van hen. En als we het oneens zijn met bepaalde overtuigingen en wetten, dan moeten we ons inzetten voor verandering. De Formule 1 is een wereldwijde sport, en we kunnen landen niet zomaar negeren vanwege de overtuigingen die men daar heeft. Als je niks verandert, verandert er ook niks.

Ik had een paar weken geleden een discussie met een vriend, en die begon erover dat homoseksualiteit illegaal is in Qatar. ‘Oké,’ zei ik. ‘Maar zal dat ook altijd zo blijven? En kan het te gast hebben van een sport die pro-inclusiviteit is, zoals de Formule 1, niet bijdragen aan een verandering?’ Eén ding lijkt me duidelijk, en dat is dat onze

aanwezigheid in elk geval geen kwaad kan. Laten we trouwens niet vergeten hoe er over lhbtqia+'ers wordt gedacht op plekken waar we nu al racen. Neem Hongarije; dat is onderdeel van de NAVO en de Europese Unie, en toch hebben homoseksuele stellen er niet dezelfde rechten als heteroseksuele. De situatie is er niet perfect maar wordt wel gaandeweg beter. En oké, wij zijn daar niet verantwoordelijk voor, maar ik sta liever zij aan zij met de mensen van Hongarije, Qatar en Saoedi-Arabië terwijl ze langzaam hun vooroordelen loslaten dan dat ik ze vanaf de zijlijn afkeur. Ik heb een vriend die Matt Bishop heet, een voormalig F1-verslaggever en pr-baas. Als homoseksuele man is hij van mening dat we zulke plekken beter kunnen bezoeken om bij te dragen aan verandering dan ze te boycotten. Dat is dapper van hem, weet je. Vooral bij landen waar homoseksualiteit illegaal is. Maar het is voor de goede zaak, en ik ben ervan overtuigd dat iedereen in de Formule 1 net als ikzelf solidair is met Matt en de lhbtqia+-gemeenschap.

Tweede seizoenshelft

Vrijdag 26 augustus 2022

Circuit de Spa-Francorchamps, België

ELF UUR 'S OCHTENDS

Ik vermoed dat het Belgische toeristenbureau wat minder blij met me is dan het Azerbeidzjaanse, want eerlijk gezegd wil ik hier nu niet zijn. Spa is een snelle baan waar je een lage luchtweerstand nodig hebt, en helaas is onze auto niet geschikt. Hij is aerodynamisch niet efficiënt, en we zullen gewoon niet genoeg snelheid hebben. Toch, je weet het nooit. In deze sport kan alles gebeuren.

ZES UUR 'S AVONDS

Nou, het was weer leuk. Maar niet heus! Mick begon de race achteraan vanwege een gridstraf, want hij heeft met zijn nieuwe motoronderdelen en versnellingsbak het maximaal toegestane aantal overschreden. Toch is hij de hele sessie positief en professioneel gebleven, en meer kan ik niet vragen. Kevin had een elektrisch probleem en moest de auto stilzetten bij de uitgang van La Source, en daarna kwam er een rode vlag zodat ze de auto konden weghalen. De tweede vrije training verliep zonder incidenten, en hij sloot de sessie af met P17.

Oké, ik ga een glas wijn drinken. En gezien de ontwikkelingen van vandaag maak ik er misschien wel een pintglas van.

Zaterdag 27 augustus 2022

Circuit de Spa-Francorchamps, België

ZES UUR 'S AVONDS

Jezus christus, we hebben vandaag zowaar wat mazzel gehad! Kevin kwalificeerde zich in Q1 als achttiende, maar vanwege een paar krachtbrongerelateerde gridstraffen die na de kwalificatie werden opgelegd begint hij de race als twaalfde. Mick heeft daadwerkelijk Q2 gehaald, en als hij niet een van de coureurs was met zo'n gridstraf, zou hij als vijftiende mogen beginnen. Om mezelf weer eventjes met beide benen op de grond te zetten: Kevin heeft onvoldoende tempo om zijn positie te behouden, dus tenzij er een wonder gebeurt eindigt hij een stuk lager. Als ik een gokker was, zou ik zeggen dat Kevin als zestiende finisht en Mick als achttiende. Ik ben een optimist maar ook een realist. Het is gewoon geen goed circuit voor ons.

Zondag 28 augustus 2022

Circuit de Spa-Francorchamps, België

ZEVEN UUR 'S AVONDS

Ik zat er één plekje naast! Kevin is als zestiende gefinisht, zoals Günther de Ziener al voorspelde, maar Mick werd zeventiende. Gezien de omstandigheden heeft Mick het goed gedaan. Ik ben nog steeds teleurgesteld over het resultaat, maar alleen omdat we niet competitief waren. Het doet me denken aan vorig seizoen. Positiever is dat de jongens in het Verenigd Koninkrijk nu al aan een pakket werken dat ons volgend jaar hopelijk competitief maakt op deze baan. Hoe dan ook, we gaan proberen het volgende week in Zandvoort goed te maken. Onze auto zou daar beter tot zijn recht moeten komen, en met een beetje geluk wordt het weer een Oostenrijk of Silverstone. Ik ben wel blij dat we maar een weekje hoeven te wachten. Ik heb iets nodig om deze race uit mijn gedachten te bannen!

Dinsdag 30 augustus 2022

Castello Steiner, Noord-Italië

ACHT UUR 'S AVONDS

Vandaag was een van de moeilijkste dagen die ik de afgelopen tien jaar heb meegemaakt. Hopelijk heb je met me te doen tijdens het lezen. Het kwam erop neer dat Netflix achterlijk vroeg voor de deur stond om me mee te nemen naar Mattia's huis. Hij heeft onlangs een wijngaard gekocht, en het leek ze wel een leuk idee dat hij me rondleidde. Daarna was het de bedoeling dat we samen wat wijn proefden en deden alsof we er verstand van hadden, een hapje aten en slap uit onze nek gingen kletsen. Ik zei: 'Jullie boffen. Daar zijn we allemaal goed in!' Als Mattia's wijn klaar is, koop ik een doos vol, plak ik er een Haas-sticker op en stuur ik hem naar Andreas Seidl bij McLaren met de tekst: 'Gemaakt met zure druiven, want die vind je zo lekker!'

Nadat we bij Mattia gegeten, gedronken en uit onze nek gekletst hadden, zijn we naar een wijnboerderij bij mij in de buurt gegaan en hebben we het nog eens dunnetjes overgedaan! Wat een dag zeg. Je zit vast hartverscheurend te snikken. Zeg maar een gebedje voor die arme Günther!

Donderdag 1 september 2022

Circuit Zandvoort, Zandvoort, Nederland

TWEE UUR ’S MIDDAGS

Dit is wat we willen! Flink wat bochten waar we op gemiddelde tot hoge snelheid doorheen kunnen, niet te veel langzame, en geen belachelijk lange rechte stukken. Niets is zeker, maar we weten tenminste dat we de kans hebben om competitief te zijn. Deze race zou trouwens weleens tussen twee schijtraces in gesandwicht kunnen zitten, want hierna komt Monza, en dat kan weer net zo’n ramp worden als Spa. We gaan het zien.

Wat ze de afgelopen jaren met Zandvoort hebben gedaan is ongelooflijk. Geloof me, het is een fokking metamorfose! Hoewel Zandvoort legendarisch is, had het een reputatie als ouderwetse baan waar je waarschijnlijk alleen naartoe ging omdat het moest. In de jaren zeventig en tachtig was het er geweldig. Ik weet nog dat ik het als kind op tv zag. Je moest verdomme langs een strand rijden om er te komen! Ik dacht: wauw, hoe cool is dat? Maar daar is de baan ook een hele tijd blijven hangen – in de jaren zeventig en tachtig bedoel ik – en de laatste Grand Prix die hier tot vorig jaar werd gereden was in 1985.

In plaats van gewoon een heel nieuw circuit te creëren hebben ze gemoderniseerd wat er al was, en daarmee hebben ze een hoop van het oorspronkelijke karakter behouden. Het is ook een duurzame baan, zeker wat betreft transport. Tegenwoordig rijd je niet met de auto langs het strand, maar kom je op de fiets of met de trein vanuit Amsterdam, en daarna loop je. Ik kan geen ander circuit bedenken waar het zo werkt. Mooi toch? Ik geloof dat er dit weekend ongeveer driehonderdvijftigduizend mensen komen, en de enige reden dat het er niet meer worden is een gebrek aan ruimte.

Er is vaak een hoop verzet tegen het moderniseren van klassieke circuits als Zandvoort, deels omdat mensen denken dat de baan dan ook verandert. Voor zover ik weet hebben ze bij Zandvoort alleen wat bochten in kombochten veranderd om te voldoen aan de F1-standaard maar is het verder dezelfde baan die ze al sinds 1999 gebruiken. Jezus, ik begin als een nerd te klinken! Ik ga maar weer aan het werk.

Vrijdag 2 september 2022

Circuit Zandvoort, Zandvoort, Nederland

TIEN UUR ’S OCHTENDS

Toen ik gisteren uit eten was, werd ik benaderd door twee Amerikanen uit New York. ‘Hé Günther,’ zeiden ze. ‘Mogen we een selfie met je nemen?’ ‘Tuurlijk, jongens,’ zei ik. ‘Ik neem aan dat jullie hier zijn voor de Grand Prix?’ ‘Fok, nee,’ zeiden ze. ‘We zijn hier voor de seks en drugs!’ Ze waren tenminste eerlijk.

VIJF UUR ’S MIDDAGS

Geen slechte dag op de baan. De eerste vrije training verliep productief voor allebei onze coureurs, met veel rondes. Vooral Kevin deed het goed, gezien het feit dat hij voor het eerst met een F1-auto op Zandvoort reed. We konden dat niveau niet helemaal vasthouden in de tweede vrije training, maar we hebben wel alle bandencompounds doorlopen. Zoals altijd hebben we nog werk voor de boeg, maar het was een goed begin van het weekend.

Oké, Mattia en ik gaan op zoek naar die twee Amerikanen!

Zaterdag 3 september 2022

Circuit Zandvoort, Zandvoort, Nederland

TIEN UUR ’S OCHTENDS

Jezus christus. Ik weet niet welke fans het gestoordst zijn, de Australiërs of de Nederlanders. Gezien de herrie die ze maakten toen ik gisteren van het circuit vertrok en het aantal zombies dat vanmorgen rondsjokte, denk ik de Nederlanders. Daarnet lag er op het gras bij de paddock een kerel plat op zijn gezicht. Nou ja, in elk geval hebben ze het naar hun zin.

Drive to Survive zal hier wel populair zijn, want ik krijg een hoop opmerkingen. Of wat zeg ik eigenlijk? De fokking wereldkampioen is een Nederlander! Gisteren schreeuwde een groepje kerels: ‘*Hey, Günther, we look like a bunch of wankers!*’ Ik zei: ‘Fok, groot gelijk, dat doen jullie inderdaad!’ De sfeer is dit weekend echt cool.

In bepaalde landen krijg ik nauwelijks opmerkingen en selfieverzoeken, en eerlijk gezegd is dat af en toe best fijn. In Brazilië hebben de meeste mensen bijvoorbeeld geen flauw idee wie ik ben, dus daar laten ze me meestal met rust. Er wordt één of twee keer iets gevraagd, maar het is niks vergeleken bij hier of Australië. Oké, ik spreek je na de kwalificatie. Ik heb er een goed gevoel over.

VIJF UUR ’S MIDDAGS

Nou, tot nu toe is dit Micks weekend, zoveel is duidelijk. Kevin kreeg om de een of andere reden niet genoeg grip en vond de auto verkeerd aanvoelen. Dat is iets waar we naar moeten kijken. Mick was

een ander verhaal. Hij kwam vrij soepel door Q1, maar ik dacht dat het daarbij zou blijven. Hij heeft mijn ongelijk bewezen door in Q2 op P9 te finishen. In Q3 is hij zelfs nog een plekje naar voren gekomen (dankzij een gele vlag), zodat hij als achtste start. Ik denk dat hij een goede kans maakt om morgen in de punten te eindigen.

Zondag 4 september 2022

Circuit Zandvoort, Zandvoort, Nederland

ZES UUR 'S AVONDS

Het lijkt erop dat Vrouwe Fortuna gisteravond flink is doorgezakt met de Nederlandse fans, want ze was in de Haas-garage verdomme nergens te bekennen. Mick kwam in ronde 13 binnen voor een setje mediumbanden, en om de een of andere reden bleef de voorste krik hangen. Het heeft Mick op zijn minst tien seconden gekost, en tegen de tijd dat hij weer in de race zat, waren de punten ver uit zicht. Het was niemands schuld; het gereedschap liet het gewoon afweten. We moeten dit weekend minstens honderd pitstops hebben geoefend, en elke keer ging het goed. Vervolgens is het tijd voor de race, en wat gebeurt er? Een krik verkloot alles. Nog frustrerender is dat we niet snappen wat er mis was, want inmiddels doet dat ding het weer prima. Het was letterlijk iets eenmaligs. Maar dan wel die ene keer dat het niet mocht misgaan! Dit soort dingen kunnen er best in hakken. Waarom moest het uitgerekend op dat moment gebeuren?

Ik heb een beetje met Mick te doen. Hij heeft dit weekend goed gereden, wat de kans dat hem een nieuw contract wordt aanboden zeker niet schaadt. Momenteel denk ik dat het fifty-fifty is. Hij is zeker beter gaan racen, en als hij dit niveau tot het eind van het seizoen vasthoudt (zonder nog meer auto's in de prak te rijden), is hij er volgend jaar misschien weer bij. Als hij tenminste wil blijven. Ook hij heeft andere opties, en niets staat vast.

Waar ik momenteel vooral aan twijfel is of Mick wel een teamspeler is. Dat heb ik al vanaf het begin. Hij zegt de juiste dingen, maar meent hij ze echt? Ook probeert hij weleens psychologische spelletjes met me te spelen, wat best grappig is. Ik krijg dat wel vaker, niet alleen van zijn kant, en het komt doordat ik graag lach en grappen maak. 'Die goeie ouwe Günther houd ik wel even voor de gek. Wat weet hij nou helemaal?' Mensen die me beter kennen weten dat het een toneelstukje is, een dat ik soms zelfs in mijn voordeel kan gebruiken. Onderschat Günther Steiner op eigen risico.

Oké, onze volgende stop is Monza. Het begint erop te lijken dat we in plaats van twee gesandwichte schijtraces weleens drie schijtraces

achter elkaar kunnen krijgen. Laten we hopen van niet.

Donderdag 8 september 2022

Autodromo Nazionale Monza, Monza, Italië

TWAALF UUR ’S MIDDAGS

Toen ik vandaag op het vliegveld mijn bagage ging halen, bleek er een wieltje van mijn koffer te zijn afgebroken. Ik dacht gelijk: jezus christus, ik hoop dat het geen voorteken is! Zo wel, dan zou het me niks verbazen. Hopelijk hebben de mensen van de FIA het niet gezien, want die zouden me vast weer zo’n fokking straf geven. ‘Hé Günther, we zagen je met maar één wieltje aan je koffer. Dus we hebben iets voor je: zo’n lollige zwart-oranje vlag!’ Kun je ook een zwart-oranje vlag krijgen omdat je ze belachelijk maakt? Waarschijnlijk wel. Maar even serieus: het laatste wat ik dit weekend kan gebruiken is een aanvaring met de FIA. Ik heb al genoeg shit aan mijn hoofd.

Vrijdag 9 september 2022

Autodromo Nazionale Monza, Monza, Italië

ELF UUR ’S OCHTENDS

Het stikt hier dit weekend van de mensen. Volgens Stefano kunnen het er wel driehonderdvijftigduizend worden. Dat is krankzinnig veel. Maar ja, we zitten in Italië, en wij Italianen zijn ook krankzinnig. Ondanks mijn naam ben ik een Italiaans staatsburger. Ik ben opgegroeid aan de grens met Oostenrijk, dus ik spreek vloeiend Duits en Italiaans. Schelden kan ik het best in het Engels, maar dat weten jullie al. Ik was in Italië ooit in dienst (wat iedere man van boven de achttien tot 2005 een jaar moest doen), en je kunt gerust zeggen dat ik toen weinig plezier heb beleefd aan mijn achternaam. Zolang je Pasquale of Rossi heette was alles oké, maar Steiner? Het is niet dat ik gepest werd of zo, maar iedereen vond me een beetje raar. Raar, ik?

Weet je wat ik gedaan heb tijdens mijn jaar dienstplicht? Geen ene reet. En daar was ik ook nog verdomd goed in. Op een dag, aan het begin van mijn jaar, was de chauffeur van de kolonel ziek en moest ik invallen. Een paar dagen later kreeg ik een telefoontje dat hij de chauffeur had ontslagen en mij fulltime wilde laten rijden. Dus dat heb ik gedaan. Af en toe chauffeurde ik een Italiaanse kolonel rond, en verder zat ik aan mijn achterste te krabben.

Oké, ik kan maar beter mijn spullen gaan pakken. De eerste vrije training komt eraan, dus nu wordt het leuk. Of juist niet leuk. Dat weet ik nog niet.

VIER UUR ’S MIDDAGS

Het ging eigenlijk niet zo slecht als ik verwacht had. Antonio Giovinazzi nam het tijdens de eerste vrije training van Mick over, en dat deed hij prima, zeker als je bedenkt dat hij bijna een jaar niet in een Formule 1-auto had gezeten. De reden dat we Antonio de eerste vrije training lieten doen was, in lekentermen, om helder te krijgen hoe goed onze auto precies is. Als een coureur die nog nooit in de auto heeft gezeten niet veel onderdoet voor een coureur die dat wel heeft, is dat een gunstig teken. Antonio was uiteindelijk maar drie tienden langzamer dan Kevin, wat heel bemoedigend was. Hij heeft goed werk geleverd.

Toen Mick het in de tweede vrije training overnam, kreeg hij een elektronisch probleem waardoor hij maar drie snelle rondes kon rijden. Dat is niet ideaal, maar we hebben morgen nog een sessie met hem. Beide sessies van Kevin verliepen vlekkeloos, en hij heeft een hoop rondes gemaakt. Twee van de drie dus. Niet slecht.

Zaterdag 10 september 2022

Autodromo Nazionale Monza, Monza, Italië

ACHT UUR ’S OCHTENDS

Het Silly Season is nog steeds bezig. Gene en ik praten om de dag, en er komt uiteraard een moment dat we een beslissing moeten nemen. Onderweg naar Singapore maak ik een tussenstop in LA om erover te vergaderen. Nou ja, over dat en al het andere. Ik heb Gene sinds Oostenrijk niet gezien, dus we moeten echt even behoorlijk bijpraten. De coureurs worden het belangrijkste agendapunt, of een van de belangrijkste. Gelukkig is er geen haast bij. We moeten met een hoop dingen rekening houden. Allebei de coureurs moeten bij onze toekomstplannen en ambities passen, en de doorslaggevende factor is of we denken dat ze ons kunnen helpen die te realiseren. Potentieel en talent zijn niet genoeg; het gaat ook om vaardigheid en ervaring. Vorig jaar was twee rookies hebben geen probleem, want toen waren we niet competitief. Nu we dat wel weer zijn (en het volgend jaar en in de toekomst hopelijk blijven), moeten we zorgen dat niet uitsluitend de bolide competitief blijkt. Ik zei een stukje terug al dat het niet realiseren van het volle potentieel van de auto een van onze grootste angsten is. Wat dat betreft is er niets veranderd.

HALF TWEE ’S MIDDAGS

Mick kon in de derde vrije training de baan niet op vanwege een probleem met zijn koppeling, en dat betekent dat hij weinig voorbereiding heeft gehad. Uiteraard heeft niemand daar schuld aan, maar dat maakt het niet minder frustrerend.

Ik probeer een manier te bedenken om dit deel van het boek wat minder saai en voorspelbaar te maken. Oké, ik zal vertellen wanneer ik het voor het laatst in mijn broek deed van het lachen. Er is een Twitteraccount die @BanterSteiner heet, en dat is in feite een parodie op mij. Stuart wees me er een paar jaar geleden op, en om de zoveel tijd kijk ik even wat die man over me zegt. Ik heb hem zelfs ooit ontmoet. Hij kwam bij een race naar me toe en vroeg of ik er bezwaar tegen had als hij een parodie deed. 'Leef je uit,' zei ik. 'Zolang je niemand beledigt, vind ik het best.' Sommige van zijn vondsten zijn fokking hilarisch. En gevat ook. Eerder vandaag zag ik een foto van Otmar op de persconferentie bij de Nederlandse Grand Prix, met de woorden: 'Hier zie je mijn collega Otmar vanmorgen tijdens de persconferentie de stoel opwarmen waar ik later op ga zitten. Ik zweer dat zijn kont meer hitte afgeeft dan een fokking bandenwarmer!' Ik weet niet wat Otmar ervan vindt, maar ik moest lachen. En ja, de stoel was lekker warm. Bedankt, Otmar.

ZES UUR 'S AVONDS

Kevin en Mick hebben zich als negentiende en twintigste gekwalificeerd, maar door een paar technische gridstraffen die achteraf zijn uitgedeeld begint Kevin als zestiende en Mick als zeventiende. Oké, dus het is niet zo slecht als we verwachtten. Maar toch, Kevins twee snelste rondetijden van Q1 zijn geschrapt omdat hij buiten de baan ging, en als dat niet gebeurd was, had hij door gemogen naar Q2. En wie weet: als Mick meer rondes had kunnen rijden, was hem dat misschien ook gelukt. Het is nog altijd ruk, maar het had rukker kunnen zijn. Er starten morgen ook een hoop coureurs verder naar achteren dan normaal, dus je weet maar nooit. Misschien dat we zelfs kunnen snuffelen aan een paar puntjes.

Zondag 11 september 2022

Autodromo Nazionale Monza, Monza, Italië

ELF UUR 'S OCHTENDS

Dit is de drukste Grand Prix van het seizoen tot nu toe. Er zijn misschien niet zoveel mensen als op Silverstone of Zandvoort, maar het is een veel kleiner circuit. Soms is het moeilijk om van de ene plek naar de andere te komen, vooral als mensen selfies willen. Ik klaag niet hoor. Oké, misschien een beetje. Het kan gewoon weleens irritant zijn. Uiteindelijk ben ik hier om te werken, en het duurt nu tien tot vijftien minuten om de vier, vijf meter tussen de hospitalityunit en de garage af te leggen. Ik weet dat ik nee moet leren zeggen, maar dat vind ik lastig. Ze vragen het altijd zo vriendelijk, en daardoor ga ik er steeds in mee. Tja, wat zal ik zeggen? Ik kick op beleefdheid.

ZES UUR 'S AVONDS

Genaaid door de officials. Alweer! Jezus christus, wat een fokking verrassing. En deze keer slaat het echt helemaal nergens op. Kevin kreeg tijdens de openingsronde bij de eerste chicane een tik van achteren van Bottas. Niet alleen raakte zijn diffuser daardoor beschadigd, wat ten koste ging van zijn performance, maar de stewards besloten hem ook nog vijf seconden straf te geven omdat hij van de baan ging en daarna een andere coureur inhaalde. Bottas kreeg geen straf. De persoon die godverdomme tegen hem aangebotst was. Dat was blijkbaar een race-incident, maar wat Kevin deed niet. (Of moet ik zeggen: wat Kevin aangedaan werd?) We spraken de stewards na de race, en die zeiden dat ze de straf hadden opgelegd omdat hij een voordeel had behaald. Maar hij was helemaal niet uit op een voordeel! Het is net alsof je een gestolen auto voor iemands huis vindt en de bewoner arresteert terwijl je weet dat hij niets misdaan heeft. Klinkklare onzin! Toen we vroegen waarom Bottas geen straf kreeg, was de verklaring dat het een incident in de eerste ronde betrof. En bij ons dan? Was dat in de fokking tiende ronde of zo? Ik heb een paar teamleden gevraagd of ik iets over het hoofd zag, gewoon voor de zekerheid. Het enge is dat het panel bestaat uit vier stewards en dat vier mensen dit dus een correcte beslissing vonden. Fokking ongelooflijk. Ik denk dat Kevin er een beetje gedemotiveerd van raakte, en hij wist geen goede balans te vinden.

Mick heeft vandaag prima gepresteerd, maar ook bij hem zat het tegen. Hij maakte een lange eerste stint en kwam in ronde 33 naar binnen voor zachte banden. Toen hij weer de baan op ging, was hij teruggevallen naar de achttiende plaats, maar binnen een paar rondes lag hij twaalfde. Serieus, hij heeft als een gek lopen karren met die auto. Daar kwam nog bij dat zijn banden in goede staat waren, terwijl die van de auto's om hem heen het zowat begaven. Hij stevende absoluut op de punten af. Maar toen viel in ronde 47 bij Ricciardo de motor uit, wat tot een gele vlag leidde. Er werd niet meer verder geracet, dus dat was dat. Desondanks heeft Mick dit weekend heel goed gereden, en dat met maar een paar rondjes voorbereiding. Ik ben blij voor hem, en hij mag trots op zichzelf zijn.

Het enige andere positieve nieuws is waarschijnlijk dat we nog steeds een puntje voorliggen op AlphaTauri. Een paar weken geleden had ik het over zevende worden in het constructeurskampioenschap, maar inmiddels kijken we naar een achtste plaats. Als dat niet lukt, zou het een grote teleurstelling zijn. We hebben nog zes races te gaan en moeten zorgen dat ze tellen. We hebben een schone race nodig in Japan, en we

hebben een schone race nodig in Brazilië. Dat zijn de twee waarbij we punten moeten halen. Vooral in Japan. Je hebt daar een hoop hogesnelheidsbochten, en dan is onze auto op zijn best. De andere vier races moeten ook oké gaan, maar die twee zijn onze grootste kans. We mogen geen fouten maken.

Ik heb nu twee weekenden vrij, en ik zal je zeggen: het werd fokking tijd. Meestal voelt het anders, maar de afgelopen zes maanden zijn zwaar voor me geweest. Misschien begin ik er te oud voor te worden? Of misschien is dat gewoon slap geleuter! Een beetje rust en ontspanning, en ik ben weer topfit en overal klaar voor: ruzie met de FIA, straffen, illegale invasies van soevereine landen, ruzie met de FIA, verwende miljardairs, de Duitse media, ruzie met de FIA – je kent het wel. Van die dingen waarmee ik het elke fokking dag te stellen krijg. Ik zeg het nog maar een keer: wie wil mijn leven?

Dinsdag 27 september 2022

Haas F1, Kannapolis, North Carolina, Verenigde Staten

TWEE UUR ’S MIDDAGS

Ik zit in mijn kantoor in het Haas-hoofdkwartier in Kannapolis, en afgezien van iemand van de boekhouding ben ik hier de enige. Sinds de pandemie werkt iedereen thuis. Waarom we nog huur voor dit gebouw betalen, daar ben ik dan weer benieuwd naar. Laten we dat overtollige gewicht lozen. Het enige probleem is dat Gene de eigenaar is en wij hem huur betalen. Volgens mij zou hij niet echt blij zijn als ik plotseling de huur opzegde. Dan ben ik voortaan degene die thuiswerkt… fokking permanent! Ik denk dat ik dit probleem maar gewoon in de koelkast zet en verderga met iets anders.

Toen ik na Monza thuiskwam, was ik bijna drie maanden weggeweest, en hoewel ik wilde uitrusten en ontspannen, moest ik in de praktijk allerlei brandjes blussen en dingen inhalen. Je weet wel, facturen en klusjes. Je vergeet soms hoeveel van dat werk er op je ligt te wachten, en als je het een tijd niet hebt gedaan, duurt het een hele dag om een paar kleine dingen te regelen. Het moeilijkst vind ik nog wel het omschakelen van de F1-modus naar de thuismodus. Het grootste deel van de tijd sta ik in de F1-modus, en hoe hard ik het ook probeer te voorkomen, ik schiet er steeds in terug. Dat is waarom ik thuis overal zo fokking lang over doe. Het is bloedirritant. Waarom wonen we niet gewoon in een caravan of zo?

Eigenlijk mag ik niet klagen, want ik heb de afgelopen twee à drie weken wat tijd met Greta kunnen doorbrengen, en dat was te gek. In de weekenden dat ik thuis ben breng ik haar naar de Duitse school, en

daarna gaan we samen lunchen. Dat alleen al is het waard om een week voor op mijn luie reet te zitten. Wat zeggen de mensen ook alweer? Het geluk zit hem in de kleine dingen. Voor mij gaat dat zeker op.

Hoe fijn het ook is om tijd door te brengen met Greta en Gertie, ik voel altijd een vleugje opluchting als ik weer de F1 in stap. Niet per se omdat ik het gemist heb, al doe ik dat weleens. Het is vooral omdat ik in mijn afwezigheid bepaalde dingen aan het toeval overlaat, en als ik daar weer grip op heb, lucht dat op. Ik ken veel mensen die iets vergelijkbaars ervaren, en dat zijn heus niet allemaal controlfreaks. Ze hebben gewoon passie voor hun werk of hun liefhebberij. Gene mag dan eigenaar van het team zijn, maar het team is mijn léven, en samen met Gertie en Greta is het alles voor me. Echt waar. Het zijn de laatste dingen waaraan ik denk voordat ik in slaap val en de eerste als ik weer opsta. Gertie, Greta en een team van tweehonderd mensen die over de hele wereld verspreid zitten.

Dus wat is er de laatste tijd zoal gebeurd in Haas-land? Afgezien van teleurstellingen, straffen en die schijtsandwich, bedoel je? Nou, we hebben de titelsponsoring bijna rond. Ik weet zelfs negenennegentig procent zeker dat we er vóór Austin uit zijn, wat zou inhouden dat we daar met een feestelijke aankondiging kunnen komen. Misschien vind je het raar dat ik zo enthousiast word van sponsoring, maar als dit lukt, helpt het om de toekomst van Haas heel wat jaren veilig te stellen. En ze zijn een goede match, zoals ik eerder al zei. En ze hebben een Nasdaq-notering. Ik kwam er recent achter dat ze met nog twee andere teams in gesprek zijn. Daar hebben ze alle recht op, en ze zijn er eerlijk over geweest. Het is waarschijnlijk het enige wat het nu nog kan verpesten. Ik zou erg teleurgesteld zijn als dat gebeurde.

Het andere noemenswaardige punt is het Silly Season. Gene en ik hebben nog geen beslissing over Mick genomen, en dat zal vast ook niet gebeuren voordat het eind van het seizoen in zicht is. De geruchtenmachine draait alweer een tijdje op volle toeren. Volgens de media praat ik met Daniel Ricciardo. Waarover dan? Wie de grootste fokking neus heeft? We weten dat hij aan het eind van het seizoen bij McLaren weggaat, dus ik snap dat er gespeculeerd wordt. Maar sommige van die geruchten! Het schijnt dat we elkaar appjes sturen. Jezus, bedankt dat jullie me daarop attenderen, jongens, want ik had ze nog niet gezien! Ik denk dat ik vooralsnog met vier of vijf coureurs gepraat heb. Als het goed komt met Mick is niemand daar blijer mee dan ik, afgezonderd van Mick zelf dan. Ik hoop er echt op. Deels omdat ik hem een aardige en getalenteerde kerel vind, maar ook omdat ik geen zin heb in al dat gekut met managers en het aannemen van een nieuwe coureur.

Zo, dat is eruit. Eerlijk gezegd werken ze me allemaal op de fokking zenuwen. Als Mick ook maar semiregelmatig punten begint te scoren en geen auto's meer de vernieling in rijdt, vraag ik hem met alle plezier om een nieuw contract te tekenen. Misschien dat ik hem zelfs een bonusje geef omdat ik niet met andere coureurs en hun managers in gesprek hoef.

Oké, ik pak straks een vlucht naar LA voor mijn vergadering met Gene en de raad van bestuur. En daarna ga ik door naar Singapore.

Zaterdag 1 oktober 2022

Marina Bay Street Circuit, Singapore

ZES UUR 'S AVONDS

Als ik vertelde dat we tot nu toe een vrij schoon weekend hebben gehad, zou je vanwege onze recente ervaringen waarschijnlijk denken dat ik drugs had gebruikt. Nou, je mag een drugstest bij me afnemen als je wil, want dat heb ik niet, en wij hebben dat wel. Tot nu toe een schoon weekend gehad, bedoel ik. We hebben geen drugs gebruikt. De vrije training ging gisteren goed. Mick heeft hier nog nooit gereden, en Kevin niet sinds 2019, dus het was belangrijk om onze rondes te maken. En dat is gelukt. Ik durf zelfs te stellen dat beide sessies vrijwel vlekkeloos zijn verlopen. Dat is geen woord dat je vaak hoort in de F1. Maar ik zou er wel aan kunnen wennen.

Door naar vandaag.

Bij de vrije training regende het, wat ervoor zorgde dat de baan tijdens Q1 nog steeds veranderlijk was. Allebei de rijders wisten daar hun voordeel mee te doen, dus hallo Q2. Kevin rolde op zijn dooie gemak door de eerste kwalificatie op P7, en Mick piepte er nog net tussendoor met P14. Helaas kwam Mick niet verder dan Q2, maar aangezien hij hier nog nooit heeft gereden, is dit vooralsnog een geslaagd debuut. Kevin deed in Q2 wat Mick in Q1 had gedaan en ging op het nippertje door met P10. Daarna schoof hij nog één plekje op tijdens Q3, zodat hij morgen als negende mag starten. Ik wil wat we dit weekend bereikt hebben niet in gevaar brengen door de goden te verzoeken, maar met zo'n positie moeten we wat punten scoren. Dat is de afgelopen vijf races niet gelukt, en zes achter elkaar zou slecht nieuws zijn. Oké, meer kan ik er eigenlijk niet over zeggen. Zoals ik al vertelde, is het tot nu toe een vlekkeloos weekend geweest. Laten we hopen dat het zo blijft.

Zondag 2 oktober 2022

Marina Bay Street Circuit, Singapore

ZES UUR 'S AVONDS

Ik ook met mijn grote bek! Ik zeg dat ik de goden niet wil verzoeken door het een vlekkeloos weekend te noemen, en wat gebeurt

er? Het loopt allemaal in de soep. Kevin is op Verstappen gebotst, waarmee zijn race min of meer ten einde was. Dat is nu voor de derde keer. Twee keer met Hamilton, een keer met Verstappen. Gast, als je wil vechten, kies dan een auto uit die niet sneller is dan de onze. Ik weet nog dat ik tegen Ayao zei: ‘Het enige wat het nu nog erger kan maken is een zwart-oranje vlag.’ ‘Doen ze niet,’ zei hij. ‘De schade aan de voorvleugel is minimaal. Er hangt niets los, en er zijn geen veiligheidsrisico’s.’ ‘Wat voor verschil maakt dat?’ zei ik. ‘Gezond verstand is bij die lui meestal ver te zoeken.’ Het was niet helemaal serieus bedoeld, maar vijf minuten later kregen we te horen dat ze inderdaad met een zwart-oranje vlag kwamen. Jezus christus! Het was schade aan de endplate goddomme. En dat ding zat aan de fokking auto gezekerd! Het slaat echt nergens op. Kevin eindigde op de twaalfde plaats, wat niet al te slecht was, maar stel je voor hoe het gegaan was als hij geen contact had gemaakt met Verstappen.

Mick had helaas al niet veel meer geluk. Ook hij maakte contact met een andere coureur, Russell, wat tot een lekke band leidde. Hij lag op dat moment tiende en was in een goede positie om punten te behalen. Door zijn pitstop moest hij een paar plekken inleveren, en hij eindigde achter Kevin, als dertiende. Dat is nu zes races achter elkaar zonder punten. Ik ben op dit moment serieus pissig, en niet alleen op de officials. Ik kan maar beter naar bed gaan voordat ik iets zeg waar ik spijt van krijg.

Donderdag 6 oktober 2022

Teamhotel, Suzuka City, Japan

TWAALF UUR ’S MIDDAGS

Ik ben ongeveer drie uur geleden geland, en toen ik in de auto stapte die me naar het hotel zou brengen, had ik ineens een flashback naar 2002. Ik was net samen met Niki in Osaka aangekomen voor de Grand Prix van Japan. Het was de laatste race van een vrij rampzalig seizoen, en we waren allebei een beetje kribbig. Of waarom zeg ik het niet gewoon ronduit? We waren bloedchagrijnig! Het moet een uur of elf ’s avonds geweest zijn toen we landden, en de regen kwam met bakken naar beneden. Shit, we voelden ons ellendig.

De vent die ons naar het hotel zou brengen was heel formeel en respectvol. Hij droeg handschoenen en een pet, en toen hij ons zag, maakte hij een buiging en stond erop onze bagage aan te nemen. ‘Het lukt wel,’ zei Niki, die zijn koffer met twee handen vastpakte. De man sprak geen Engels, dus hij probeerde hem over te nemen, en een paar seconden lang stonden ze erom te worstelen. Het was wel duidelijk wie

er zou winnen. ‘Ik zei: het lukt wel,’ herhaalde Niki, die zijn koffer tegen zich aan geklemd hield alsof zijn leven ervan afhing. ‘Breng ons gewoon naar de auto.’

Zelf liet ik de chauffeur met alle plezier mijn koffer overnemen. Het was een rottige vlucht geweest, en ik was uitgeput. Door het seizoen dat we achter de rug hadden (het enige lichtpuntje was een volkomen onverwacht podium in Monza, voor het tweede jaar op rij) voelden we ons net een stel gevangenen op weg naar de elektrische stoel. En waarschijnlijk zagen we er ook uit als een stel gevangen op weg naar de elektrische stoel!

Niki Lauda haatte het om rondgereden te worden, en als je geen heibel wilde, kon je hem maar beter zo snel mogelijk op zijn bestemming afleveren. Geen getreuzel, in andere woorden. Helaas had onze chauffeur olympisch goud in getreuzel. Niet alleen bleef hij hardnekkig op de langzame rijstrook rijden, maar hij remde ook nog eens om de vijf à tien seconden bij en haalde constant zijn voet van het gas. Het was echt behoorlijk onaangenaam.

Alsof dat nog niet erg genoeg was, werden we ingehaald door zo ongeveer elke vrachtwagen op de weg, en als ze voorbijgingen, plensde er een paar honderd liter regenwater over de auto heen. Niki zat rechts op de achterbank, achter de bestuurder, dus hij had er het zwaarst onder te lijden. Na een tijdje begon hij bij elke plens zijn ogen dicht te knijpen en zijn vuisten te ballen. Ik weet nog dat ik dacht: shit, die man staat op ontploffen!

Langzamerhand besefte ik dat onze chauffeur niet op die manier reed omdat hij zo voorzichtig en oplettend was. Hij kon gewoon voor geen meter rijden en had nul zelfvertrouwen. Een geruststellende gedachte! Ik zei maar niks tegen Niki, want hij balanceerde sowieso al op het randje van een woedeaanval.

Na ongeveer twintig minuten begon Niki hardop te klagen, en hij bleek tot dezelfde conclusie te zijn gekomen als ik. ‘Die idioot kan verdomme niet rijden, Günther. Het is belachelijk. Met dit tempo komen we er nooit.’

Hij ging nog een paar minuten door, totdat we eindelijk van de snelweg af gingen en bij een tolpoort kwamen. Niki zag zijn kans schoon. Hij sprong uit de auto, trok het portier van de bestuurder open en droeg hem op uit te stappen. ‘Ik rijd het laatste stuk. Jij bent incompetent. Hup, eruit!’ Niki gebaarde dat hij met zijn kont van de stoel moest komen, maar de man ging nergens naartoe. ‘Hup,’ herhaalde Niki.

‘Opzouten nou. Ik rijd ons naar het hotel. Jij bent hier niet voor geschikt.’

De chauffeur gaf zich niet gewonnen. Hij greep met beide handen het stuur, boog zich voorover en begon het goddomme te knuffelen! Ik dacht: wat gebeurt hier in vredesnaam?

Niki was niet onder de indruk.

‘Kom op,’ zei hij, en hij tikte de man op zijn schouder. ‘Niet zo stom doen. Laat dat stuur los en ga achterin zitten, bij Günther. Jij hebt genoeg gereden voor vandaag.’

De chauffeur, die zich nog steeds niet gewonnen wilde geven, kneep zijn ogen dicht en draaide zijn hoofd weg. Eigenlijk had hij op dit punt net zo goed Niki’s moeder kunnen beledigen, want Niki was serieus pissig. Fok, hij was pislink!

Inmiddels had zich achter ons een rij gevormd. Niki was uiteraard een herkenbare verschijning, dus terwijl hij onze bestuurder uitfoeterde en hem op de achterbank probeerde te krijgen, begonnen mensen uit te stappen om te kijken. Het was godzijdank alweer een tijd geleden, want tegenwoordig had iedereen het gefilmd, inclusief de bestuurder waarschijnlijk! De krachtmeting ging nog een minuut of vijf zo door, en uiteindelijk besloot ik van mijn luie reet te komen om het allemaal nog wat erger te maken. De lol was eraf, en ik wilde verder.

‘Kom, Niki,’ zei ik. ‘Kijk hoeveel mensen er staan. Laten we maar gewoon achterin gaan zitten en het rijden aan hem overlaten.’

‘Aan hem? Maar hij kán verdomme niet rijden. Dat heeft hij al bewezen.’ Na die woorden deed Niki nog één laatste poging om de chauffeur achter het stuur vandaan te krijgen. ‘Kom op, kloothommel,’ zei hij terwijl hij zijn handen probeerde los te wrikken. ‘Achterin, clown dat je bent!’

Ik zei: ‘Dat wordt niks, Niki. Het lijkt me duidelijk dat hij liever doodgaat dan dat fokking stuur los te laten.’

Niki gaf het op, maar hij moest en zou het laatste woord hebben. ‘Kijk hem daar nou,’ zei hij, en hij wees naar de chauffeur. ‘Die vent klampt zich aan dat stuurwiel vast zoals een kind zich aan een fokking teddybeer vastklampt. Dit is geen normaal gedrag.’

‘Maar uitstappen en zeggen dat hij achterin moet gaan zitten ook niet! Toe, Niki. *We look like a bunch of wankers*.’

‘Ik ben geen wanker, Günther. Híj is hier verdomme de wanker!’

Vrijdag 7 oktober 2022

Suzuka International Racing Course, Suzuka, Japan

ZES UUR ’S AVONDS

Wat een manier om het weekend te beginnen. Eerder vandaag crashte Mick tijdens de eerste vrije training, wat zo'n zevenhonderdduizend dollar schade veroorzaakte. Yep. Vleugel kapot. Neus kapot. Ondervloer kapot. En het chassis! Je zou de auto eens moeten zien. Helemaal aan gort. En erger nog, het gebeurde tijdens de fokking in-lap. De in-lap! Goed, de baan was kletsnat, maar niemand anders sloopte z'n auto tijdens het voorzichtig terugrijden naar de pitstraat. Wat zei ik ook alweer? We moeten in Japan een schone race hebben. En wat gebeurt er? We zijn na vijf minuten een auto kwijt en moeten een nieuwe bouwen. Dit heeft niet alleen een impact op ons budget, maar ook op het moreel van het team, want we beginnen het weekend met een achterstand. Mick heeft hier nog nooit geracet, en nu mist hij een hele sessie. Ik moet erop kunnen vertrouwen dat mijn rijders hun auto heel houden tijdens een langzaam rondje. Dit is gewoon fokking belachelijk. Ik probeer niet te streng te zijn, maar momenteel ben ik echt pissig. Hoeveel mensen zouden we niet in dienst kunnen nemen met zevenhonderdduizend dollar? En ik moet dat geld weer ergens vandaan zien te halen, want het verschijnt niet zomaar uit het niets. Gene heb ik nog niks verteld. Dat wordt een interessant gesprek. Ik weet al wat hij gaat zeggen: 'Waarom heb je hem de baan op gestuurd in de regen?' Ik verheug me er niet op.

Bij Kevin ging het ietsje beter, in die zin dat hij ongeschonden door beide sessies heen is gekomen. Hij heeft ook nog wat getest, en dat leverde interessante en nuttige data op. Ik probeer positieve punten te vinden, maar er zijn er niet veel. Ik durf zelfs te stellen – en volgens mij zal dit controversieel klinken – dat de enige zwakke schakel bij Haas F1 op dit moment de rijders zijn. De rest van het team heeft prima gepresteerd en maakt geen fouten. Ik wil niet zeggen dat ze perfect zijn (en zelf ben ik dat al helemaal niet), maar ze hebben hun werk goed gedaan, naar hun beste kunnen. Het probleem zit 'm overigens niet alleen in de crashes en de botsingen met andere auto's. Onze coureurs presteren de laatste tijd sowieso niet optimaal, en daarvoor is geen excuus. Na twee rottige jaren hebben we eindelijk een goede auto. Het is frustrerend.

Mensen willen weten of ik niet een hartig woordje met Kevin en Mick te spreken heb. Wat, zoals destijds met Kevin en Romain? Het enige wat dat opleverde was extra kijkers voor Netflix en een fokking catchphrase voor mezelf. '*He does not fok smash my door!*' Daar kom ik van z'n levensdagen niet meer af. Misschien dat het maar mijn grafschrift moet worden. 'Ik kwam, ik zag, en hij foksmashte mijn deur.' Jezus.

In deze situatie lost schreeuwen niets op, zoveel is duidelijk. Maar praten evenmin. Ik heb de arm-om-de-schouderbenadering al geprobeerd, en als die enig effect heeft, is het negatief. Dan denken ze dat je medelijden met ze hebt, wat haast een soort slachtoffermentaliteit kan oproepen. Om beter te worden moeten ze zelf tot de conclusie komen dat zij als coureurs – en niet het team – tussen ons en de punten in staan. Misschien klinkt het erg hard, maar de resultaten liegen niet, en we zijn niet waar we horen te zijn. In Monza zei ik dat een topcoureur potentieel, talent, vaardigheid en ervaring nodig heeft. Achteraf denk ik dat ik twee eigenschappen ben vergeten, want wat je ook moet hebben is toewijding en de juiste houding. En daaraan schort het misschien een beetje bij onze rijders, naar mijn mening. Ik denk niet dat ze het expres doen. Het is gewoon wat de goede coureurs van de absolute toppers onderscheidt. Kijk eens naar Alonso. Hij is ouder dan God, maar elke week geeft hij de volle honderd procent, en hij is altijd gemotiveerd. Zelfs uit een shitsituatie weet hij nog iets goeds te persen, en hij motiveert het team altijd om het beter te doen. Hij is net een gelukspoppetje. Soms een chagrijnig exemplaar, maar alsnog een gelukspoppetje. En hij hoeft dit allemaal niet te doen, weet je. Hij moet ergens een bankrekening met minstens duizend euro spaargeld hebben, en hij zou gewoon op een eiland kunnen gaan wonen. Maar dat is niet wat hij wil. Hij vindt overduidelijk dat hij nog niet klaar is, en afgaande op zijn prestaties dit jaar heeft hij daar groot gelijk in! Voor mij is hij het levende voorbeeld van een compleet coureur. Hij weet van geen ophouden.

Luister, dit gedoe met Mick en Kevin is vast tijdelijk. Maar het begint een dure grap te worden, en op dit moment zit ik constant in de stress. Als we dit weekend niets pakken, wordt dat zeven races op rij zonder punten. Dat is bijna een derde van het seizoen. Mocht het zover komen, dan denk ik dat we definitief dag kunnen zeggen tegen die zevende plek bij de constructeurs. Vooral als Aston Martin punten haalt.

Maar goed, een fijne fokking vrijdag, iedereen!

Zaterdag 8 oktober 2022

Suzuka International Racing Course, Suzuka, Japan

ZES UUR ’S AVONDS

Onze prestaties van vandaag in één woord: lauwtjes. Kevin lag eruit in Q1, wat een grote teleurstelling was, en hoewel Mick Q2 haalde, finishte hij als laatste. Ze hebben zich respectievelijk als achttiende en vijftiende gekwalificeerd, wat kut is. Was het vroeger in het seizoen geweest, dan had ik misschien positievere bewoordingen gebruikt, maar

momenteel heb ik het niet in me. Japan is een belangrijke kans, en we zijn hard op weg om hem te vergooien. Ik weet eigenlijk niet wat ik verder nog moet zeggen. Dit is waarschijnlijk de eerste keer in het seizoen dat ik er echt doorheen zit. Ik zie door de bomen het bos niet meer.

Ik heb met Gene besproken wat er gisteren op de baan is gebeurd. Hij was heel stil. Stiller dan normaal zelfs. Maar wat valt er te zeggen? Ik heb tenminste niet op mijn kop gekregen omdat ik Mick in de regen heb laten rijden. Ook Gene vindt dat een F1-coureur in staat hoort te zijn om een bolide veilig naar binnen te brengen tijdens een langzaam rondje, hoe de omstandigheden ook zijn. Zelfs ik viel een beetje stil. Meestal ben ik een meester in het opvullen van gaten en het vermijden van lange pauzes. Maar vandaag niet. Dit was niet goed. We moeten de boel weer op de rit krijgen. Bij voorkeur vóór morgen!

Zondag 9 oktober 2022

Suzuka International Racing Course, Suzuka, Japan

ACHT UUR ’S AVONDS

Nou, dat was echt shit. Maar deze keer was het tenminste niet de schuld van de coureurs. Als er iemand de schuld moet krijgen van vandaag, ben ik het zelf. Ik heb de verantwoordelijkheid voor het team, en vandaag heeft het team niet goed gepresteerd. Onze beslissingen waren te langzaam en te voorzichtig. En we waren niet eens slim genoeg om gewoon te doen wat de andere teams deden. We hebben het overwogen, maar we hebben het niet gedaan. En wat is de slechtste beslissing die je kunt nemen? Geen beslissing. Waren we tegelijk met Vettel en Latifi naar binnen gegaan, dan hadden we gevlogen. Maar we durfden niet, en toen we het doorkregen, was het te laat. Misschien is ook dit onderdeel van de kater van vorig seizoen? Ik weet het niet. Wat ik wel weet is dat we onszelf tekortgedaan hebben.

Na de race was ik niet eens boos. Alleen teleurgesteld. Teleurgesteld in hen, maar vooral teleurgesteld in mezelf. Ik heb overwogen om een teamoverleg te houden, maar dat zou te fokking deprimerend zijn geweest. En ik ben tot een beslissing gekomen: genoeg is genoeg. We gaan dingen veranderen, en ik heb al een bericht naar Ayao gestuurd om het balletje aan het rollen te brengen. Meer kan ik er helaas niet over zeggen, maar zoiets gebeurt niet nog een keer bij Haas. Mooi niet.

Het enige lichtpuntje is dat we hierna naar Austin gaan. Onze thuis-Grand Prix. Daar zou ik me normaal ontzettend op verheugen, maar nu voel ik me een beetje mat. Ik moet mezelf zien te vermannen, want met enig geluk gaan we onze nieuwe titelsponsor onthullen. Eigenlijk voel ik

me al wat beter door dat alleen maar op te schrijven. Het herinnert me eraan dat de resultaten van dit weekend ons niet definiëren en dat we wel degelijk een toekomst hebben. Er komen betere tijden aan, dat weet ik zeker. Fok, het klinkt vast alsof ik een gespleten persoonlijkheid heb. Het ene moment ben ik pissig, het volgende ultrapositief. Wil de echte Günther Steiner a.u.b. opstaan!

Soms moet je je eigen beste vriend zijn, en in de loop der jaren ben ik daar best goed in geworden. Als niemand je met je neus op de feiten drukt, waarom doe je dat zelf dan niet? Weet je, ik begin me weer wat meer mijn normale zelf te voelen. We hebben nog steeds vier races te gaan voor het eind van het seizoen, dus dat zijn vier kansen om punten te scoren en onszelf iets te vieren te geven. Een van de leukste dingen aan de Formule 1 is dat je nooit weet wat er gaat gebeuren. Tuurlijk, dat kan ook voor lelijke verrassingen zorgen. Dat weet ik maar al te goed! Maar tegelijk is het een van de redenen dat we blijven dromen.

Oké, nu wil ik alleen nog naar huis om mijn gezin te zien. Het zou fijn zijn als ze niet elfduizend kilometer verderop zaten!

Maandag 17 oktober 2022

Steiner Ranch, North Carolina, Verenigde Staten

NEGEN UUR ’S OCHTENDS

Er is nog iets wat ik vergeten ben te vertellen over Japan. Iets wat op de dag van de race gebeurde. Vooraf zat ik op de pitmuur naar de televisiebeelden te kijken toen de camera opeens het publiek in ging, waar een vrouw een bord omhooghield met de tekst ‘GÜNTHER, WIL JE MET ME TROUWEN?’ Er stond een cameraman naast me, dus ze hebben mijn reactie ook kunnen vastleggen. Ik durf te wedden dat David Croft en Martin Brundle me flink belachelijk hebben gemaakt! De vent naast die vrouw droeg trouwens een masker met mijn gezicht erop, dus wat wilde ze eigenlijk nog? Twee Günthers? Dat is gewoon ziek. Uit welke instelling is dat mens ontsnapt?

Ik zal eventjes een mythe ontzenuwen. Mensen denken dat het leven boven op de pitmuur een en al data, strategie en concentratie is. Maar je ziet geen concentratie, je ziet verveling! Ayao en Pete Crolla hebben goddomme het concentratievermogen van een driejarige, dus na een paar rondes beginnen ze over het avondeten en het café waar ze naartoe willen. Zo werkt het in de hele pitstraat. Fred zit constant over Frankrijk te lullen, en Toto vertelt hoeveel geld hij alweer verdiend heeft sinds hij is gaan zitten. En laat je niet voor de gek houden door al de strenge en bezorgde gezichten. Als iemand op de pitmuur zo kijkt, is het omdat hij naar de wc moet en het probeert op te houden.

Sinds Japan zijn haast al mijn wakende uren opgegaan aan het over de streep krijgen van de nieuwe titelsponsor. Er komt een kolossaal bedrag bij kijken (alles tezamen iets met bijna acht nullen), dus hoewel het iets langer duurt dan verwacht, moeten we gewoon geduld hebben. Omdat het zowaar om een Amerikaans bedrijf uit Texas gaat, willen we het partnerschap allemaal graag in Austin aankondigen, en dat is mooi. We hebben op donderdag een persconferentie ingepland, wat ons nog maar drie dagen geeft om de contracten af te handelen, maar het lukt wel. In dit stadium is het alleen nog finetunen. We zijn er bijna. Gene en de raad van bestuur zijn heel tevreden, en als zij tevreden zijn, ben ik het ook.

TWEE UUR ’S MIDDAGS

Sinds we die persconferentie hebben aangekondigd, zijn de mensen van de pers en de media als een gek aan het speculeren met welk nieuws we donderdag komen. Ze verwachten dat het iets met de coureurs te maken heeft, en momenteel vind ik dat prima. Misschien moet ik het gerucht de wereld in helpen dat we overwegen om ze allebei te vervangen. Dan hebben ze pas echt stof tot nadenken!

Alle grote websites zijn ervoor gevallen, zelfs *PlanetF1*. Daar schreven ze: ‘De persconferentie staat gepland voor 20 oktober, en *PlanetF1* kan melden dat Haas nog niet bekend heeft gemaakt wie op de persconferentie aanwezig zullen zijn. Dat suggereert dat het team klaar kan zijn om te onthullen of Schumacher volgend jaar weer een koppel vormt met Kevin Magnussen.’

Probeer het nog eens, sukkels! Als je Haas nu googelt, gaat bijna elk nieuwsitem over de situatie met de coureurs. Er zijn letterlijk honderden van die verhalen te vinden. En dat is precies wat het zijn: verhalen! Het is pure speculatie. Ik zal je zeggen, het is fijn om voor de verandering de touwtjes in handen te hebben. Als ze echt wisten hoe de situatie met de Haas-coureurs ervoor stond, zouden ze allemaal naast mijn fokking kantoor komen kamperen, want ik heb al genoeg coureurs gesproken om een bus te vullen.

Ik hoop dat die klerezooi met Oeralkali aan het begin van het seizoen ervoor zorgt dat de pers geïnteresseerd blijft zodra duidelijk wordt wat we écht te vertellen hebben. Het is dit jaar de grootste sponsordeal in de F1, wat niet niks is. Iets wat ik niet tegen de verslaggevers kan zeggen en ook hier niet in detail kan uitleggen: een ander team heeft geprobeerd om de sponsor bij ons weg te kapen door de investering met een derde te verlagen. Brutale hufters! De sponsor had alleen geen interesse. Ze weten dat wij het juiste team zijn.

Oké, ik vlieg over een paar uur naar Austin, dus ik moet mijn spullen bij elkaar rapen. Het gaat een interessante week worden.

Woensdag 19 oktober 2022

Circuit of the Americas, Austin, Texas, Verenigde Staten

De contracten zijn getekend, dus we zijn er klaar voor. Bij dezen kondig ik aan dat onze nieuwe titelsponsor MoneyGram is. Ze zijn wereldwijd bekend, maar het is een Amerikaans bedrijf. De cultuur is niet al te corporate, en de vent die de leiding heeft is hartstikke tof. We gaan er samen iets leuks van maken en hopelijk ook successen boeken.

Nog meer heuglijk nieuws! Micks oom is weer eens lulverhalen de wereld in aan het helpen. Volgens hem levert iedereen bij Haas prima werk behalve Gene en ik. Je hoort het goed. Ondanks het feit dat zijn neefje dit seizoen twee auto’s kapotgereden heeft en er nog geen punten op zijn naam staan, zijn Günther Steiner en Gene Haas de zwakste schakel. Het lijkt me duidelijk dat die man een genie is.

Zou je in zo’n situatie niet liever kijken of je een positieve bijdrage kan leveren om je neefje te helpen, in plaats van alleen constant heisa te maken zodat je weer eens het nieuwtje van de dag kan zijn?

Donderdag 20 oktober 2022

Circuit of the Americas, Austin, Texas, Verenigde Staten

Toen de mensen van de pers en de media vanmorgen aan Stuart vroegen waar de persconferentie over ging, dachten we dat sommige misschien niet zouden komen. Het is immers niet verplicht om er iets mee te doen. Ze mogen schrijven wat ze willen. Maar toen Stuart en ik samen met Greg en Alex van MoneyGram bij de zaal aankwamen, geloofde ik mijn ogen niet. Hij zat helemaal vol! Er was interesse voor ons verhaal, en mensen leken het oprecht te waarderen dat wij, het kleinste team op de grid, een nieuwe en geloofwaardige titelsponsor hadden gevonden.

Ik denk dat dit onze reputatie weer een beetje in ere hersteld heeft na het Oeralkali-drama. De invasie was natuurlijk niet onze schuld, maar dat soort rotassociaties blijven aan je plakken, en het zorgde voor persaandacht van het soort waarop we niet zaten te wachten. Nu hebben we een titelsponsor die door en door Amerikaans is, een Nasdaq-notering heeft en ons oprecht wil helpen er een succes van te maken. Als ik een marketingfiguur was, had ik waarschijnlijk gezegd: ‘oprecht van plan is om samen met Haas de reis naar het succes te ondernemen’, maar rot lekker op. Geen Russen meer in elk geval.

Vrijdag 21 oktober 2022

Teamhotel, Austin, Texas, Verenigde Staten

ZEVEN UUR ’S OCHTENDS

Er kwam gisteravond een tragisch bericht. Harvey Cook, die jarenlang als monteur bij Haas heeft gewerkt, is gisteren na een lang gevecht met kanker overleden. Harvey kwam ongeveer vijf jaar geleden bij ons, en hij was zo’n jongen die alles overhad voor het team. Hij zei nooit ergens nee tegen en had nooit een chagrijnige dag. Hij vond alles gewoon helemaal te gek en was Haas tot op het bot.

Ik noemde hem weleens ‘de geit’ omdat hij zonder aanloop over tafels en afzetlinten kon springen. En hij kon tegen muren op klimmen. Serieus, zoals Spiderman. Hij zal niet meer dan vijftig kilo gewogen hebben en was eigenlijk alleen huid, botten en spieren. Harvey was een uniek schepsel, en vaak genoeg krabden we ons allemaal achter de oren als hij weer eens bezig was.

Ik herinner me dat hij in zijn begintijd bij Haas wat gezondheidsklachten had, maar een jaar of twee geleden kregen we te horen dat er kanker bij hem was vastgesteld en dat hij nog maar zes maanden zou leven. Het was tragisch nieuws, en iedereen was er kapot van. We hebben Harvey financieel ondersteund en gekeken wat we verder voor hem en zijn gezin konden betekenen. Zijn vrouw, toen nog zijn vriendin, was net als Harvey een groot Formule 1-fan, dus we hebben die twee naar Silverstone gehaald en ze een mooie dag bezorgd. Ik geloof dat Harvey op dat punt de prognose van de dokter al had overleefd, en hij was heel vrolijk. ‘Nou, ik ben er nog,’ zei hij. ‘Ik adem nog.’

Ongelooflijk genoeg bleef Harvey de dokters te kijk zetten. Ik geloof dat hij een paar nieuwe geneesmiddelen kreeg voorgeschreven, en die zorgden dat hij zelfs beter begon te worden. ‘Jezus christus, jij hoort fokking dood te zijn!’ zei ik op een dag tegen hem. ‘Weet ik!’ antwoordde hij. ‘Maar zo makkelijk kom je niet van me af.’

Toen, vorig jaar buiten het seizoen, verraste hij ons nog meer met de vraag of hij kon komen werken. ‘Meen je dat serieus?’ vroegen we. We konden het niet geloven. Maar uiteraard zeiden we ja. Iets wat je nooit moet doen is iemand nog een trap na geven. Dat is voor mij een belangrijk uitgangspunt in het leven. Zelfs als Harvey alleen in staat was geweest om thee te zetten tijdens races, was hij welkom geweest. Maar hij deed een stuk meer dan dat. Hij maakte zichzelf meer dan nuttig en was zoals altijd een aanwinst.

Drie weken geleden kreeg ik te horen dat hij een heel zware toeval had gehad. Zelfs toen maakte ik me niet zoveel zorgen, want ondertussen was Harvey in mijn ogen zo ongeveer onkwetsbaar. De dood bleef het

maar van hem verliezen. Pak aan, rotzak! Harvey wordt altijd weer beter. Een paar dagen later had hij nogmaals een toeval, waarna hij niet meer kon spreken, en gisteren is hij overleden. Hij was pas eenendertig.

Als eerbetoon aan Harvey zetten we zijn naam dit weekend op allebei de auto's, en ik zal het team op een bepaald punt ook bijeenroepen voor een minuut applaus. Sommige mensen kiezen voor een minuut stilte, maar ik weet zeker dat Harvey dat niks had gevonden. Hij hield van herrie!

Verder niks te melden vandaag. Dit stukje is helemaal gewijd aan Harvey.

Zaterdag 22 oktober 2022

Circuit of the Americas, Austin, Texas, Verenigde Staten

TIEN UUR 'S OCHTENDS

Ik weet dat iedereen dit jaar onder de indruk was van Miami, maar als gisteren en vandaag ook maar enigszins representatief zijn, kan Austin nog indrukwekkender worden. Qua sfeer is het net een festival, en er is me verteld dat er dit weekend wel vierhonderdvijftigduizend fans kunnen komen. Dat is nog meer dan in Melbourne en Silverstone. Ik geloof dat Green Day en Ed Sheeran komen spelen. Zelf houd ik meer van ABBA, maar die waren blijkbaar niet beschikbaar. Volgens mij is er dit jaar ook meer buzz over het feit dat wij het enige Amerikaanse team zijn dat meedoet. Ga zo door, alsjeblieft! Het is een van onze grote USP's, en als ik heel eerlijk ben, hebben we het de afgelopen jaren niet genoeg gewaardeerd en uitgemolken. Wat dat betreft zal de samenwerking met MoneyGram volgens mij helpen, en we hebben ons behoorlijk uitgeleefd met de nieuwe kleurstelling (die er prachtig uitziet) en de fotoshoots. De coureurs zijn in hun nieuw ontworpen racepakken gefotografeerd met cowboyhoeden op. Het was best kicken, en ze hebben het naar hun zin gehad. Ik geloof dat Kevin ook wel een paar cowboylaarzen had gewild om wat langer te lijken. Maar dit is onze identiteit, en die moeten we zo vaak mogelijk vieren. Er komt zeker nog meer. Zelfs ik heb inmiddels twee paspoorten. We zijn trotse Amerikanen!

ÉÉN UUR 'S MIDDAGS

Fred van Alfa en Mario Isola van Pirelli overvielen mij vandaag bij de persconferentie met T-shirts met mijn fokking gezicht erop! Volgens Stuart waren het shirts die je op de Haas-website kon kopen. Sommige mensen in de menigte droegen ze gisteren al, heb ik begrepen, en Fred en Mario wilden blijkbaar meegaan met de laatste mode. Er staan ook wat kreten op met schuttingtaal die ik uitgekraamd zou hebben, en de shirts

zien er eigenlijk best goed uit. Ik was onder de indruk. Of het echt zo is weet ik niet, maar er werd gezegd dat de website een paar uur lang platlag toen we de T-shirts begonnen te verkopen. Is dat goed of slecht? Geen idee. Kwestie van managementstijl.

ZES UUR ’S AVONDS

Het weekend is tot nu toe niet zo denderend geweest. Antonio Giovinazzi reed gisteren in de eerste vrije training in plaats van Kevin, en hij crashte na vier rondes. Hij werd geraakt door een soort rare rukwind, en hoewel hij de auto terug naar de garage wist te krijgen, sneuvelde de koppeling daarbij. Het gevolg was dat Kevin in de tweede vrije training de nieuwe compoundprototypes niet kon testen, wat slecht nieuws was. Het was geen lekkere dag, en vandaag ging de kwalificatie niet veel beter. Het zag ernaar uit dat we op zijn minst Q2 zouden halen, maar dat is niet gelukt. Allebei eruit in Q1. Kevin start op P15, en Mick op P18. Niemand vindt het leuk om er in Q1 uit te liggen, maar deze keer ben ik er niet al te kapot van. Ik denk zelfs dat we een goede kans maken om vooruit te komen in het veld, en het zou me niet verbazen als we een paar punten scoorden.

Wat is dit, denk je nu vast. Een positieve Günther? Dat moet een bedrieger zijn! Nou, als iets een negatieve stemming doet verdwijnen, is het wel een thuis-Grand Prix, een snelle auto, een nieuwe titelsponsor en een paar honderdduizend mede-Amerikanen. En ik wil het ook voor Harvey doen. Dat willen we allemaal. En kunnen we.

Zondag 23 oktober 2022

Circuit of the Americas, Austin, Texas, Verenigde Staten

TIEN UUR ’S OCHTENDS

Wat betreft de toeschouwers had ik gelijk. Volgens Stefano zijn er dit weekend ongeveer vierhonderdveertigduizend, het hoogste aantal van het jaar. Ik weet dat er nog een paar races aan komen, maar niemand gaat dit overtreffen. Bij lange na niet. De mensen van MoneyGram zijn tot nu toe erg onder de indruk. Ik moet maar even benadrukken dat niet elke Grand Prix zo wordt. Misschien ooit.

VIJF UUR ’S MIDDAGS

Weet je nog toen Kevin in Miami zijn banden wilde wisselen en dat een vergissing bleek? Nou, vandaag gebeurde min of meer het tegenovergestelde. Kevin leek op een paar punten af te stevenen, en ongeveer tien rondes voor het einde wilden we hem naar binnen halen om zijn mediums te verwisselen voor softs. ‘Volgens mij zijn die waarop ik rijd nog wel goed, jongens,’ zei hij. Ik weet nog dat ik naar Ayao keek. Mijn eerste impuls was hem toch een pitstop te laten maken, want ik

dacht dat de banden het niet zouden volhouden, en dan bestond de kans dat hij de finish niet haalde. ‘Serieus, ze zijn in orde,’ zei hij. ‘Laat me doorrijden.’ Waarschijnlijk had hij zijn positie sowieso wel behouden, maar je weet nooit wat er gebeurt bij een pitstop. De overgrote meerderheid verloopt gesmeerd, maar dit is Haas, weet je wel? Denk aan die vervloekte krik! Hoe dan ook, Kevin bleek gelijk te hebben, want de banden hielden het, en uiteindelijk finishte hij als negende. Zie je. Ik zei toch dat mijn positiviteit terecht was.

Qua racen was de laatste ronde een van de mooiste die ik het hele seizoen heb gezien. Kevin en Vettel hadden allebei hun zinnen gezet op de achtste plaats, en het gevecht tussen die twee was fantastisch. Hoewel Vettel in de laatste bocht toch nog langs Kevin kwam (*scheisse!*), zei hij achteraf dat hij zelden zo’n fijn staaltje racewerk had meegemaakt. Ik ken Sebastian niet heel goed, maar hij is een geweldige ambassadeur voor de sport en natuurlijk een groot kampioen. De Formule 1 gaat hem missen, dat is zeker. Ik heb begrepen dat hij me best overtuigend kan nadoen. Zelf heb ik het nooit gehoord, maar hopelijk komt dat er nog eens van. Brutale Duitse eikel.

Die arme Mick had minder mazzel en is terecht teleurgesteld. Hij reed over wat puin, wat zijn auto beschadigde en hem zo’n veertig punten downforce kostte. Op zo’n moment sta je machteloos, en de rest van de race zwabberde hij over de baan. Arme knul.

Ik ben vandaag positief én begripvol. Wat de fok is er mis met me?

KWART OVER TIEN ’S AVONDS

Stop de persen!

Jezus christus. Er is na de race nog meer gebeurd dan tijdens. Ongeveer vijf minuten na de zwart-wit geblokte vlag kreeg ik te horen dat Alonso, die als zevende finishte, de laatste paar rondes zonder rechterspiegel had gereden. Dat is tegen de regels, en de stewards hadden het moeten zien. Voor dat soort dingen hebben wij al ik weet niet hoeveel keer een zwart-oranje vlag gekregen. Wat zal ik zeggen? Bepaalde coureurs lijken meer ‘geluk’ te hebben dan de onze. Maar even serieus, Haas staat erom bekend dat het zo fokking veel straffen krijgt, dus toen bleek dat de stewards dat gedoe met Alonso ‘niet gezien’ hadden, besloten we officieel bezwaar te maken. Natuurlijk kreeg ik een hoop gezeik over me heen toen Otmar (de teambaas van Alpine) erachter kwam, maar dat kan me niet schelen. Dit is gewoon een van die kleine gevechten die je in de F1 zo vaak hebt.

In een normale situatie zou onze teammanager, Pete Crolla, namens Haas zo’n bezwaar indienen, maar hij was niet beschikbaar. Het kwam

dus op mij aan, en laten we zeggen dat in kalme en heldere bewoordingen mijn onvrede over iets uiten niet mijn sterkste kant is! Ik heb dat wel vaker geprobeerd bij de stewards, en elke keer heb ik een boete gekregen omdat ik boos werd en schold.

Uiteindelijk heb ik Ayao meegenomen, die heel kalm en zen is. Hij is eigenlijk net een wandelende valiumtablet, en zodra ik me begon op te winden, voelde ik zijn rustgevende aanwezigheid naast me. Hoe dan ook, we kunnen de uitkomst elk moment te horen krijgen.

VIJF OVER HALF ELF ’S AVONDS

We hebben net het oordeel ontvangen, en daarin staat dat de stewards het zeer verontrustend vinden dat auto 14 (Alonso) geen zwart-oranje vlag heeft gekregen, of op zijn minst een oproep via de boordradio om het probleem op te lossen, ook al is er twee keer naar de raceleiding gebeld. ‘Desondanks,’ stond er, ‘is artikel 3.2 van het Formule 1-sportreglement helder: een auto moet gedurende de race in veilige toestand verkeren, en dat was bij auto 14 nu niet het geval. Dit is een verantwoordelijkheid van het Alpine-team.’

Alonso is teruggezet van P7 naar P15, zodat Kevin P8 heeft. Die twee extra punten zijn mooi meegenomen, maar ik vind het vooral belangrijk dat ze consequent te werk gaan. We zijn al drie keer de fokking sjaak geweest met die zwart-oranje vlaggen, en dat is niet eerlijk. Ik probeer geen voordeel te bemachtigen of zo. Zolang alles eerlijk verloopt, sta ik zelf mijn mannetje wel. Daar heb ik geen hulp bij nodig.

Donderdag 27 oktober 2022

Teamhotel, Mexico-Stad, Mexico

ACHT UUR ’S OCHTENDS

Gisteren heb ik een lange vergadering met Gene gehad over de rijderssituatie. We zijn er nog steeds niet helemaal uit. Ik moet er wel bij zeggen dat Mick zichzelf in Austin geen dienst heeft bewezen. Hij heeft al acht races geen punten gepakt, en eerlijk gezegd zie ik dat hier niet veranderen. Dat is geen pessimisme maar gewoon realisme, op basis van wat ik zei en omdat we er op dit circuit om de een of andere reden nooit iets van bakken. Sinds 2016 hebben we maar één keer punten gescoord, met één coureur. Dat was Kevin in 2017.

Het valt me op dat iedereen behoorlijk moe begint te worden. In de loop van het seizoen wordt je huid sowieso dunner en raak je steeds gestrester, maar dit jaar is het vanwege alle ontwikkelingen in onze wereld nog een tikje erger. Zelfs ik voel het, en meestal ben ik de laatste die nog overeind staat. Volgens mij speelt ook de groei van de Formule 1

een rol. Niet alleen bij Haas zijn de mensen moe. Iedereen is het. De teams, de media. Het hele rondreizende circus is uitgeput. Hoe dan ook, ik kan maar beter mijn spullen pakken en naar het circuit gaan. Ik heb nog een stuk of tien interviews voor de boeg en een paar Q&A's.

O, dat zou ik haast vergeten. Raad eens? Morgen is er een vergadering met de teams, de FIA en de F1 over – je ziet 'm al aankomen – die vervloekte zwart-oranje vlaggen. De situatie heeft een kritiek punt bereikt, en ik ben alleen tevreden als ik achteraf te horen krijg (de teammanagers gaan ernaartoe, niet de teambazen) dat er iets is aangepast én dat de FIA serieus met ons in gesprek wil over de schade die al is aangericht. Maar ik verwacht dat het constructief wordt. Iedereen weet dat er iets moet veranderen, net zoals iedereen weet dat Haas al drie keer genaaid is. Een update volgt.

Vrijdag 28 oktober

Autódromo Hermanos Rodríguez, Mexico-Stad, Mexico

HALF TIEN 'S OCHTENDS

Ik weet niet hoe ik dit moet zeggen zonder als een blaaskaak te klinken, maar sinds mijn aankomst in Mexico kan ik nergens naartoe zonder dat de mensen zich om me heen verdringen. Ik word zelfs achternagezeten als ik naar de wc moet! Dat is nog nooit gebeurd. De Formule 1 heeft een behoorlijk heftige groei doorgemaakt, en dit soort gedoe is blijkbaar het gevolg. Het gaat zover dat het soms gewoon niet leuk meer is en zelfs een beetje eng wordt. En eerlijk gezegd is het ook vermoeiend. Het vreet energie om meerdere malen per dag honderden mensen om je heen te hebben die allemaal aandacht en selfies willen. Niet alleen fysiek maar ook mentaal. Zelfs in de paddock gebeurt het soms. Zoals ik al vertelde, kan het een hachelijke onderneming zijn om als coureur naar de wc te gaan, of zelfs als Günther, en je moet het met haast militaire precisie plannen. Je wacht op een rustig moment, rent voor je fokking leven en bidt ondertussen dat je niet in de rij hoeft te staan!

Afhankelijk van het circuit kunnen de toiletten soms wel honderd meter verderop zijn, dus in sommige gevallen is het een verloren zaak. En dat is wat ik er niet leuk aan vind. Niets voelt meer spontaan. Je moet over elke stap nadenken. Het zal vast wennen, maar op het moment is het bizar. Gelukkig blijft vrijwel iedereen beleefd, ongeacht het land of de situatie. Soms zijn de mensen een beetje overenthousiast, maar dat is oké. Daar moet je je niet te veel van aantrekken. We kunnen ze moeilijk vragen om rustig aan te doen omdat wijzelf al twintig races achter de rug hebben. Zie je het al voor je? 'Alsjeblieft, Mexico. Een beetje

voorzichtig met die arme Günther. Hij is moe.’ Elke Grand Prix is bijzonder voor de mensen van het land waar we zijn. Moe of niet, we moeten iedereen hetzelfde behandelen en ze precies dezelfde ervaring bieden. En dat gaan we doen ook.

O, trouwens. Ik heb met Stefano gepraat, en blijkbaar verwachten ze dit weekend ongeveer vierhonderdduizend mensen. Vierhonderdduizend gestoorde Mexicanen! Kan iemand me de fles tequila doorgeven!

TWAALF UUR ’S MIDDAGS

Ik praatte vandaag met Pete Crolla over onze eerdere ervaringen in Mexico, en hij benadrukte dat het hier deels zo slecht gaat vanwege de hoogte waarop we zitten. Daardoor moeten we tijdens de races soms ons koelsysteem openmaken. En als je het koelsysteem van een F1-auto openmaakt, lever je downforce in. Ik probeer het in lekentermen te verwoorden zodat iedereen het snapt. Dit jaar hebben de auto’s grotere koelsystemen, en daardoor zou het beter moeten gaan. Wie weet, misschien dat we er zelfs iets van bakken!

ZES UUR ’S AVONDS

De vrije trainingen gingen wel aardig, geloof ik. In de eerste vrije training nam Pietro Kevins plaats in, maar hij moest na drie rondjes alweer naar binnen vanwege een probleem met de turbo. Mick had wél een goeie dag en kon zijn hele testprogramma afwerken, dus hij is in principe klaar voor de race van morgen. Kevin doorliep in de tweede vrije training het grootste deel van zijn testprogramma, ondanks een motorwissel. Er was alleen niet genoeg tijd meer om hem met de racebanden te laten rijden. Daar kunnen we mee leven.

Hoewel het probleem met het koelsysteem is opgelost, zijn we nog steeds niet helemaal waar we moeten zijn, en we krijgen niet helder hoe dat komt. We denken dat het nog steeds met de hoogte te maken heeft en moeten aan het werk om het te fixen. Dat herinnert me eraan dat ik het team in Italië erover wil spreken. Zij werken al aan de auto van volgend jaar, en vooralsnog hoor ik positieve geluiden. Geen paniek. Geen paranoia. Wat is dit verdomme? Over minder dan vier maanden gaan we al testen. Is dat niet gestoord?

Hoe dan ook, ik zie door mijn kantoordeur iets van tweehonderd mensen rondhangen bij onze hospitalityunit. Ze kijken deze kant op en hebben stuk voor stuk een fokking telefoon in hun hand. En ik moet naar de wc. Fok!

TIEN UUR ’S AVONDS

Oké, ik ben terug in het teamhotel en kan nu iets zeggen over de vergadering die vandaag over de zwart-oranje vlaggen is gehouden. De

FIA legde uit dat er om twee redenen fouten zijn gemaakt: problemen bij het inschatten hoe ernstig schade is, en problemen bij het bijhouden in welke staat alle twintig auto’s verkeren. Daardoor, zeiden ze, is de verdeling van de vlaggen niet evenwichtig geweest (dat hoef je mij goddomme niet te vertellen!) en zijn veilige auto’s als onveilig bestempeld.

De uitkomst was dat de FIA het gebruik van zwartoranje vlaggen met onmiddellijke ingang beperkt tot gevallen waarin een auto aanzienlijke en structurele schade heeft opgelopen. Vervolgens kwamen ze met diverse voorbeelden die niet in aanmerking komen voor een zwart-oranje vlag, namelijk een kapotte endplate op een voorvleugel of problemen met een minder belangrijk onderdeel van het bodywork, zoals een kapot vleugeltje op de remkoeling of (weinig verrassend) een beschadigde of ontbrekende spiegel.

Ze besloten de vergadering met de boodschap dat ze met de teams gaan bespreken hoe de criteria voor volgend seizoen verfijnd kunnen worden, en ze spraken de hoop uit dat de huidige maatregelen op de korte termijn volstaan.

Ja en nee.

Dat dit soort dingen in principe niet meer zullen voorkomen is uiteraard bemoedigend, maar wij voelen ons toch genoodzaakt om een zaak te bouwen over de schade die al is aangericht. Ik leg me er niet zomaar bij neer. Eén miskleun is erg genoeg, maar drie is vragen om problemen. Om het balletje aan het rollen te brengen heeft Pete onze hoofdstrateeg, Faïssal, gevraagd naar de betreffende racestrategieën te kijken en in te schatten op welke plaats we gefinisht zouden zijn zonder zwart-oranje vlaggen. Uiteraard bewijst dat niks, maar het wordt onderdeel van onze zaak. Ik kom bij je terug met het resultaat.

Zaterdag 29 oktober 2022

Autódromo Hermanos Rodríguez, Mexico-Stad, Mexico

TIEN UUR ’S OCHTENDS

Als we die punten in Austin niet hadden gepakt, zou het team het volgens mij nauwelijks nog trekken. Toen we in Austin aankwamen, maakte ik me zelfs een klein beetje zorgen dat ze het eind van het seizoen niet gingen halen. Niet dat ik bang was dat ze allemaal omvielen, maar als je moe bent en met je hoofd al thuis zit, begin je fouten te maken. Vooral als je een seizoen als het onze achter de rug hebt. Ik val vast in herhaling, maar het is echt zo. We hadden iets nodig om ons erdoorheen te slepen, en gelukkig kwam dat er ook.

Het heeft me bijna een halfuur gekost om door de ingang van de paddock te komen. Godzijdank ben ik vrij lang, want als ik zo'n ukkie was geweest als de meeste coureurs, was ik verdomme onder de voet gelopen. Hoe doet Yuki Tsunoda dat in godsnaam?

ZES UUR 'S AVONDS

De twee zinnen die nu volgen, waarmee ik de vrije training samenvat, vatten in mijn ogen ook ons seizoen als geheel samen. Kevin haalde Q2, iets wat Haas in Mexico nog nooit eerder gelukt is. Maar vervolgens kreeg hij een gridstraf waardoor hij moet starten op P19. Bij Mick gebeurde iets vergelijkbaars. Hij stevende op zijn minst op Q2 af (jezus, hij ging snel), maar omdat hij een bocht afsneed werd zijn tijd geschrapt. Zoals gewoonlijk vallen de voordelen weg te strepen tegen de fokking nadelen! Dat ik teleurgesteld ben is een understatement, maar ik ben te moe om te klagen. Ik ga nu maar naar mijn auto, waarvoor ik een uur of vier moet uittrekken, en dan rijd ik terug naar het hotel, plof op bed en val in slaap. *Buenas noches.*

Zondag 30 oktober 2022

Autodrómo Hermanos Rodríguez, Mexico-Stad, Mexico

ZES UUR 'S AVONDS

Een tempo van niks. De hoogte? Wie weet. Mick zestiende. Kevin zeventiende. Bullshit!

Adiós.

Vrijdag 4 november 2022

Charlotte Airport, North Carolina, Verenigde Staten

Morgen is het officiële lanceringsfeest van de Grand Prix van Las Vegas. Ze verwachten een man of veertigduizend. Veertigduizend! Niet slecht voor een kleinere sport. Ik weet niet precies wat ze allemaal van plan zijn, maar vorige week vroeg Stefano of ik ook mijn gezicht kon laten zien, en ik heb ja gezegd. Gertie komt mee, Greta niet. Denk je nou serieus dat ik mijn dochter meeneem naar Vegas? Ik ga ook een kort promotiefilmpje voor de Grand Prix schieten, samen met Kevin. Nou ja, niet letterlijk sámen met Kevin. Onze delen worden los van elkaar gefilmd, en ik geloof dat hij het zijne al gedaan heeft.

Het enige wat ik al over het evenement weet is dat Lewis Hamilton, George Russell en Sergio Pérez een beetje met hun auto op en neer gaan rijden over de Strip, en dat ze vervolgens op het podium worden geïnterviewd door Naomi Schiff en David Croft. Dat is natuurlijk gewoon een aanloop naar het hoofdevenement: ikzelf. Er komt ook nog een concert van een band die The Killers heet. Ken ik niet, maar ik

begrijp dat ze vrij goed zijn. Hoe dan ook, het wordt vast leuk, en Gertie verheugt zich erop.

Zaterdag 5 november 2022

Caesars Palace, Las Vegas, Nevada, Verenigde Staten

TWEE UUR ’S MIDDAGS

Ik heb net in een suite hier in Caesars Palace een paar interviews gegeven. Best indrukwekkend, die suite. Ik dacht dat ik hem herkende uit de film *The Hangover*, maar blijkbaar hebben ze hem ergens in Hollywood nagebouwd. Gezien de dingen die in die film gebeuren verrast dat me niks! Ik heb hier ook mijn stukje voor het promotiefilmpje opgenomen. Wat betreft het aantal bezoekers hebben ze niet gelogen. Nu al wemelt het overal van de mensen. Het is fokking gestoord. Straks komen de auto’s en daarna de interviews op het hoofdpodium. Voordat het zover is ga ik wat uitrusten. En dan wil ik verdomme een borrel om u tegen te zeggen. Die heb ik volgens mij wel verdiend.

ZEVEN UUR ’S AVONDS

Allemachtig! Ik weet niet wat ik verwachtte, maar dit overtrof echt alles. Het enige probleem waar de coureurs volgend jaar misschien tegenaan lopen is moeite om zich op de race te concentreren. Ze hebben zoveel afleiding om zich heen. Om te beginnen een miljard lichtjes en een paar honderdduizend man die zich compleet bezatten!

Het evenement was ongelooflijk. Er vlogen massa’s drones rond die voor een lichtshow zorgden, er was vuurwerk, en de auto’s op de Strip werden razend enthousiast ontvangen. Ik weet niet hoe ik volgend jaar al die selfies moet overleven. Bij het verlaten van het hotel dromden de mensen om me heen, en ik was pas anderhalf uur later klaar. Het was fokking gestoord! Leuk, maar gestoord. En toen ik werd aangekondigd op het podium ging iedereen helemaal uit zijn dak. Het was weer net als in Australië. Ik ben een Italiaanse rukker met een grote neus, een raar accent en een Duitse naam. Wat zien die mensen in godsnaam in me?

Een paar jaar terug opperde iemand dat ik een bodyguard moest hebben bij de races, en eerst was ik daar faliekant tegen. ‘Waar heb ik een fokking bodyguard voor nodig?’ zei ik. ‘Ik ben Lewis Hamilton niet!’ Vervolgens legde die persoon uit dat op sommige plekken in de wereld het risico bestaat dat je bijvoorbeeld gekidnapt wordt. Dat wist ik al, maar ik heb nooit de indruk gehad dat ik ervoor in aanmerking kwam. Stel je eens voor dat zo’n bende kidnappers na een dag hard werken bij de baas verschijnt.

‘Wat hebben jullie vandaag voor me, jongens?’

‘We hebben een Günther.’

‘Hoeveel is hij waard?’

‘Zo te zien geen drol!’

Vorig jaar had ik in Brazilië een bodyguard. Dat was bepaald geen groot licht, en op een gegeven moment liet hij in de auto zijn pistool vallen. Ik zei: ‘Jezus, waar ben jij mee bezig, gast? Wil je ons allebei dood hebben?’ Het was nogal een afknapper, en de enige momenten dat ik nu een bodyguard heb is in Mexico, en dan alleen omdat het moet.

Oké, Gertie en ik gaan zo meteen uit eten bij het restaurant van Gordon Ramsay. Hell’s Kitchen heet het geloof ik. Ik heb Gordon een paar keer ontmoet, en hij is een aardige vent. Hij vloekt misschien wat veel, maar niemand is fokking perfect. Eén ding kan ik je in elk geval vertellen: ik zou het helemaal niet erg vinden als mijn banksaldo in de buurt kwam van dat van die blonde Schotse hufter!

Donderdag 10 november 2022

Interlagos, São Paulo, Brazilië

ELF UUR ’S OCHTENDS

Ik ben vanochtend om half zeven geland na een behoorlijk beroerde nachtvlucht. Vervolgens duurde het nog minstens een uur om door de douane te komen, en twee uur om van het vliegveld bij de baan te komen. Zit ik te mopperen? Dat kun je verdomme wel zeggen! Ik ben gesloopt. Maar wat wil je ook in een stad met iets van een miljard inwoners? Het is een gekkenhuis. Toch vind ik het hier heerlijk. Brazilianen snappen en waarderen de Formule 1, en ze zijn altijd ontzettend warm en gastvrij. Het gaat een mooi weekend worden. Nou ja, hopelijk dan. Zoiets heb ik wel vaker gezegd.

Vrijdag 11 november 2022

Interlagos, São Paulo, Brazilië

TIEN VOOR ACHT ’S OCHTENDS

Ik rijd in Brazilië altijd zelf naar de baan, zodat ik kan komen en gaan wanneer ik wil. Het enige probleem is het verkeer. Hoewel het maar een kilometer of twaalf is van het hotel naar Interlagos, kan het soms meer dan een uur duren om er te komen, vooral op doordeweekse dagen. Vandaag is het vrijdag, dus ik reken op het ergste. Maar je weet nooit. Misschien dat ik deze ene keer geluk heb?

KWART VOOR TIEN ’S OCHTENDS

Jezus christus! Dat was de rottigste rit tot nu toe! Een uur en drie kwartier! En om nog wat zout in de fokking wonde te wrijven, bleven er terwijl ik vaststond in het verkeer maar straatverkopers naar me toe komen om Mercedes-petjes te slijten. Serieus? Ik zei: ‘Die hoef ik niet,

jongens, en bedankt weer! Trouwens, waar zijn de namaakpetjes van Haas?’

Zo te zien is *Drive to Survive* hier een stukje populairder geworden, want toen ik bij de ingang kwam, werd de auto omsingeld door een groep mensen die mijn naam scandeerden. Eerst was ik bang dat ze me kwamen lynchen, maar toen herinnerde ik mezelf eraan dat ik niet meer voor Red Bull werk. Grapje hoor!

Zodra je echt op Interlagos bent, kun je vanuit de parkeergarage met een trap naar de paddock, en elk jaar kost de klim me langer. Ik heb zo’n traplift nodig! Er stonden gelukkig niet al te veel selfiejagers bij de ingang, dus ik was binnen een paar minuten bij mijn kantoor. Wat ik vandaag verwacht? Geen idee eigenlijk. Afgaande op onze eerdere ervaringen niet veel. Dubbele punten in 2018, en verder noppes. We zouden vrij snel moeten zijn, maar met zulk onvoorspelbaar weer weet je het nooit. Momenteel strijden we in het constructeurskampioenschap met AlphaTauri om de achtste plaats, dus ons hoofddoel is het beter doen dan zij. Om dat even in perspectief te plaatsen: het verschil in prijzengeld tussen de achtste en negende plaats bij de constructeurs is tien miljoen dollar.

TIEN UUR ’S AVONDS

WE HEBBEN DE FOKKING POLE!!!

Toen ik zei dat alles kon gebeuren, bedoelde ik dat we er in Q1 uit konden liggen maar ook Q3 konden halen. Nou, we hebben er nog een schepje bovenop gedaan. *We went right to the top, baby!* Het voelt nog steeds apart om het zelfs maar te zeggen, laat staan op te schrijven. Ik kon niet wachten om Gene te bellen, en hij was extatisch. Op een stille manier, maar hij was echt heel blij. Daarna heb ik Gertie gebeld. Uiteraard staat zij al sinds de begindagen van Haas aan mijn zijde, en ze maakt op afstand dezelfde emoties door als ik. Misschien wat minder intens, maar wat ik voel voelt zij ook.

Tot vandaag was onze allerbeste kwalificatie ooit die op Imola dit jaar, toen Kevin vierde werd. Dat was al geweldig, maar dit is verdomme van een volkomen ander kaliber. Je bekijkt alles met andere ogen als je de poleposition hebt. Je betreedt een nieuwe wereld, waarin zich nieuwe dromen ontvouwen.

Dit is niet mijn eerste grote succes als baas van een Formule 1-team. Weet je nog dat ik Jaguar runde met Niki Lauda? Nou, in 2003 werd onze coureur Eddie Irvine derde op Monza. De reden dat je daar misschien niet van op de hoogte bent, is dat onze auto het meest waardeloze barrel ooit was. Hij was geproduceerd voordat Niki en ik

erbij kwamen, en we zijn er eigenlijk gewoon mee gaan racen. Ik weet nog dat ik na de race met Niki en Eddie praatte. Allemaal zeiden we: ‘Hoe kan dat verdomme?’

Het enige positieve aan die auto – en dan ook echt het énige – was dat hij bijna geen downforce had en op snelle banen zoals Monza dus oké presteerde. Als hij tenminste geen pech kreeg. Op dat moment was ons enige doel het einde van de race halen, dus een podiumplek? Bij de overige zestien races van dat seizoen was Eddie zes keer gefinisht en tien keer uitgevallen! Dat was altijd het probleem bij Jaguar, naast alle andere shit dan. In vijf seizoenen tijd hebben ze negenenzestig uitvalbeurten gehad. Ter vergelijking: in onze zeven seizoenen hebben we er met Haas tot nu toe vijfenvijftig, en dat met een stuk meer races.

Ik weet nog als de dag van gisteren dat we die auto presenteerden. Dat was bij een F1-auto in die tijd altijd een heel spektakel, hoe ruk zo’n ding ook was. De onze lanceerden we in Whiteley, op de Jaguar-basis voor onderzoek en ontwikkeling. Omdat we het als eerste team deden, wemelde het van de pers en de media. Net voor de lancering had Niki een vergadering met de technische mensen, en toen hij naar buiten kwam stond het schuim hem op de lippen. ‘Je weet nog dat die auto van vorig jaar ruk was, toch?’ zei hij. ‘Nou, blijkbaar wordt deze nog erger.’ Ik heb nog nooit iemand zo kwaad meegemaakt. Niki wilde bloed zien! Niet alleen omdat het team een stap achteruit had gezet, al lag het daar wel voor vijfennegentig procent aan. Hij stond ook nog op het punt om voor een publiek van honderd persmensen te vertellen wat een fokking geweldige auto we hadden, terwijl het gewoon een kutding was. Ik weet nog dat Niki vroeg: ‘Hé Günther, wat moet ik in godsnaam zeggen?’ Ik zei: ‘Vertel maar dat hij klote is maar wel beter gaat worden.’ ‘Ik ga ze niet vertellen dat het een kloteauto is,’ zei hij. ‘Dat verpest de fokking verrassing. Nee, ik ben eruit. Dat mogen ze zelf ontdekken.’

Ik blijf maar vergeten dat tegen de tijd dat dit boek uitkomt, iedereen al weet wat er gebeurd is. Ik zal dus proberen het vanuit mijn perspectief te doorlopen en uit te leggen wat zoiets betekent voor een team als Haas.

Oké, de kwalificatie begon. Het had geregend tussen de vrije training en Q1, dus beide rijders gingen de baan op met intermediates. Ik geloof dat Gasly als eerste overstapte op softs, en al vrij snel volgde iedereen zijn voorbeeld. Kevins eerste ronde werd geschrapt omdat hij buiten de baan was gegaan, maar toen hij eenmaal softs had, haalde hij een tijd van 1:13.954, waarmee hij door mocht naar Q2. Helaas zat Mick daar bijna drie seconden achter, zodat hij op P20 belandde. Ik denk dat

hij de baan natter inschatte dan het geval was en zich erop verkeek hoeveel grip hij had. Uiteraard was hij gefrustreerd, maar dat was ik ook.

De weersomstandigheden bleven tijdens Q2 wisselen, maar nadat Kevin naar binnen was gekomen voor een nieuw setje softs, noteerde hij een tijd van 1:11.40, waarmee hij zevende werd. Dus hij mocht door naar Q3! Tot zover ging alles goed.

Het effect dat zulk weer in zo'n situatie op de F1-grid heeft is best fascinerend. De natuurlijke orde komt in gevaar, dus alle rijke klootzakken bovenaan beginnen zich zorgen te maken, terwijl alle armoedzaaiers zich in de handen wrijven. En ja hoor, aan het begin van Q3 betrok de lucht, en terwijl iedereen het in zijn korte broek deed moesten wij een beslissing nemen. We konden Kevin ofwel de baan op sturen met softs, ofwel met intermediates.

In de pitstraat zit onze positie het dichtst bij de uitgang, en voor één keertje konden we daar voordeel uit putten. We zouden Kevin softs geven, hem als eerste de baan op sturen en hopen dat hij een goede rondetijd neerzette voordat het begon te regenen. Dat was het plan. Ik weet nog dat ik vanaf de pitmuur de rij zag die zich achter hem vormde. Ze stonden er meer dan een minuut, en het was me een teringherrie. Ondertussen was de bandentemperatuur natuurlijk aan het dalen. 'Laat ze nou gewoon rijden!' zei ik. Een paar seconden later sprongen de lichten op groen. 'Oké, de baan is vrij, vriend,' zei Mark, Kevins nieuwe engineer. En dat was dat. Hij was vertrokken. We hadden een gok gewaagd, en nu konden we alleen nog maar hopen dat het goed uitpakte.

Kevin zette een tijd neer van 1:11.674.

'Welke positie is dat?' vroeg hij aan Mark.

'Je hebt P1, vriend.'

'Je maakt een grapje. Je maakt godverdomme een grapje,' zei hij.

Ik dacht bij mezelf: houd jullie enthousiasme nog maar even in toom, jongens. Misschien krijgen we nog ergens zo'n zwart-oranje klotevlag voor!

'Ayao,' zei ik. 'Kom van die kruk en doe een fokking regendans. Hup, snel! We kunnen nu echt wat hulp gebruiken.'

'Hoeft niet,' zei hij. 'Kijk.'

Ik draaide me om op mijn kruk en zag dat het pijpenstelen regende op de pitstraat. Over timing gesproken! De coureurs waren net aan hun tweede ronde begonnen, en Pérez had snel gereden in de eerste sector. Jezus christus. Een fokking godsgeschenk, dat was het!

'Hoelang denken ze dat het blijft regenen?' vroeg ik aan Pete.

'Ongeveer een halfuur,' zei hij.

Het volgende wat ik me herinner is dat George Russell in bocht 4 van de baan bleek te zijn geraakt. ‘Het is een rode vlag,’ zei Pete. ‘En nog acht minuten en tien seconden te gaan. Kevin heeft nog steeds P1.’ Eventjes zaten we daar met z’n drieën op de pitmuur te bedenken wat er nog mis kon gaan. We hadden dit seizoen al zoveel keer onze fokking vingers gebrand, en we dachten serieus dat het alsnog zou mislukken. Ongeveer een minuut later had niemand iets bedacht, dus toen was het definitief. We hadden de pole!

Zo, dat is hoe ik het me herinner.

De enige in het team die niet echt heeft kunnen delen in de feestvreugde is Mick. Hij heeft heel volwassen gereageerd en iedereen gefeliciteerd, maar hij baalt duidelijk. Uiteindelijk liegt de grid echter niet, en hij staat helemaal aan het andere uiteinde. Hoewel ik makkelijk praten heb, moet hij proberen er iets positiefs uit te halen. Iets wat hem helpt om beter en sterker te worden. Als hij even oud was als Kevin en evenveel ervaring had, zou dit voor hem een stuk lastiger te verkroppen zijn, maar hij is jong, en hij overleeft het wel. Het beste wat hij kan doen is er morgen gewoon weer tegenaan gaan en de race van zijn fokking leven rijden. Ik hoop dat hij dat doet.

Oké, wat betekent dit voor team Haas? Om te beginnen is het natuurlijk een beloning voor al het harde werk dat onze mensen week na week verzet hebben. Of we ons nou als twaalfde kwalificeren of op pole, zoals vandaag, die jongens doen elke keer weer hetzelfde met evenveel inzet en oog voor detail. In veruit de meeste gevallen hebben ze niet in de hand wat er daarna gebeurt, dus dat ze hoe dan ook dezelfde kwaliteit leveren bewijst maar weer hoe professioneel ze zijn.

Misschien denken sommige mensen dat bij een F1-team werken gewoon een baan is. We krijgen er immers voor betaald, en het zorgt dat we een dak boven ons hoofd hebben. Maar daarom zijn we hier niet. De mensen die bij ons werken willen onderdeel uitmaken van een team, en ze willen dat dat team vooruitgang boekt en resultaten behaalt. Dit is weer een hokje dat we samen kunnen afvinken. We hebben punten, snelste rondes en nu ook een poleposition. Volgende halte: podiumplek.

Het klinkt misschien als een fokking cliché, maar bij een klein team als Haas werken is écht een manier van leven. Alles wat in het team gebeurt doet ertoe, of het nou een lekke band is waardoor je punten misloopt, een zwart-oranje vlag waardoor je zowat een fokking hartaanval krijgt en iemand de nek wil omdraaien, of een poleposition zoals vandaag. Omdat je alles van dag tot dag doorleeft, voel je het heel

direct, en Kevins poleposition herinnert ons eraan waar we het voor doen. En dat konden we wel gebruiken.

Poles zijn vaste prik voor teams als Red Bull en Mercedes, en hoewel je daar meer successen meemaakt, ga je erop rekenen. Wat zei ik ook alweer? Altijd maar dezelfde meuk gaat vervelen. Ik wil niet beweren dat een pole of een overwinning bij grote teams niets voorstelt, maar hoeveel voldoening je voelt hangt in mijn ogen samen met de bijdrage die je geleverd hebt, dus hoe kleiner het team, hoe meer betrokkenheid. Niet alleen wanneer het goed gaat, maar ook wanneer het voor geen reet wil lukken. Dat is trouwens maar een theorie, dus mocht je voor Red Bull of Mercedes werken, kom me dan alsjeblieft niet in de paddock in elkaar meppen. En als je dat wel doet, neem dan een van die fokking trofeeën voor me mee!

Daarnet zei ik dat je met een poleposition een andere wereld betreedt, met andere dromen, maar wat ook verandert zijn de reacties die je krijgt. Niet alleen van de fans en mensen om je heen, maar vanuit de sport in het algemeen. Toen bevestigd werd dat Kevin de pole had, klonk uit het publiek het soort gebrul op dat je normaal hoort wanneer een coureur een thuiswedstrijd of een kampioenschap wint. Het was echt ongelooflijk. Ik zat met Pete en Ayao op de pitmuur, en toen ik me omdraaide stond de hele fokking tribune recht overeind en ging iedereen uit zijn dak. Voor ons. Voor Haas. Vervolgens keek ik naar de garage, en uiteraard gingen ze daar nog meer uit hun dak. Later zag ik er zelfs een paar huilen, weet je. Even zat ik daar alleen maar om het te laten bezinken. Ik heb uiteraard geen idee of Haas ooit nog zoiets meemaakt. Ik hoop van wel, maar op dat moment wilde ik gewoon van elke seconde genieten. Toen ik uiteindelijk de pitstraat overstak naar de jongens in de garage, begon de tribune weer te brullen, en ik weet nog dat ik mijn handen in de lucht stak om het samen te vieren. ‘Ja, het is ons godverdomme gelukt!’

De twee uur daarop zijn wat wazig, eerlijk gezegd. Ik moet door minstens duizend mensen gefeliciteerd zijn, en iedereen die me feliciteerde meende het oprecht en was blij voor ons. Iedere fan, iedere journalist, iedere coureur, iedere teambaas. Dit is niet alleen goed voor Haas hè. Dit is goed voor de Formule 1. Dat de hele sport samen iets viert. Ik ken geen enkele andere sport waarin zoiets zou gebeuren.

Toen Kevin de garage binnenreed sprong hij uit de auto, klom erbovenop, en begon als een gestoorde gek op en neer te springen. En vervolgens kwamen de knuffels. Het hele team was erbij, en allemaal wilden ze hem feliciteren. Ik ben zo blij voor onze kleine Viking. Hij

heeft in zijn F1-carrière alle denkbare emoties al meegemaakt, behalve de emotie die bij het scoren van een pole of het winnen van een race hoort. Bij een eerste plaats, in andere woorden. En dat geldt eigenlijk voor ons allemaal. Iedereen heeft een vergelijkbaar gevoel, en dat is geweldig. Ik heb de video waarin hij uit zijn auto springt al een keer of tien bekeken. Als dat ding schade heeft opgelopen, geef ik hem trouwens zo'n harde schop onder dat kleine reetje van hem dat hij in Kopenhagen pas neerkomt. Viking of niet!

Toen het Stuart eindelijk gelukt was om Kevin van mijn been los te wrikken, nam hij me mee naar de paddock om de media te woord te staan. En niet gewoon een paar mediamensen, maar iedereen! Iedere journalist en elk tv-station op het circuit wilde met Kevin en mij praten. En weet je wat: wij wilden ook met hen praten! Zodra ik uit de garage stapte klonk er weer gejuich, maar deze keer stond de juichende menigte vlak voor me. Jezus, wat een herrie! Iedereen ziet graag lachende gezichten, maar als die gezichten lachen om iets wat jouw team heeft bereikt… nou, dan is dat nog een tikje bijzonderder.

Als ik één deel van deze dag kon laten bottelen, dan het moment waarop ik besefte dat we pole hadden. Boven de pitstraat hebben we uiteraard allemaal dezelfde rondetijden voor onze neus, en ik weet nog dat ik Kevins naam bovenaan zag staan. En toen begon het te regenen. 'Ayao, Pete,' zei ik. 'Het is zover. We hebben de pole. We hebben de fokking pole!' Ik geloof dat ze allebei sprakeloos waren. Ze zaten daar alleen maar met een big smile op hun gezicht. Sinds ik met Gene ons team heb opgezet, al die jaren geleden, heb ik hiervan gedroomd, hiervoor gevochten, en ik vergeet dit de rest van mijn leven niet meer. Zoals ik gisteren na de sessie tegen Kevin zei: wat er morgen ook gebeurt, niemand kan ons dit ooit nog afpakken.

Zaterdag 12 november 2022

Interlagos, São Paulo, Brazilië

TIEN UUR 'S OCHTENDS

Ik weet niet of de bevolking van Brazilië massaal het bevel heeft gekregen om naar *Drive to Survive* te kijken, maar het aantal mensen dat vandaag op de foto wil is vergeleken met gisteren en donderdag echt belachelijk. Ik moet al een keer of driehonderd geposeerd hebben. Het begon toen ik een kilometer van Interlagos voor het stoplicht stond. Iemand riep: 'GÜÜÜNTHEEEEEER!', en voordat ik het wist was mijn auto weer omringd door doorgedraaide Brazilianen. Gelukkig kwamen een paar agenten me redden, anders stond ik daar nu nog.

Toen ik eindelijk bij het circuit aankwam begon het opnieuw. Het verkeer stond vast, en ik kon niet ontsnappen. Ik spreek geen Portugees, dus geen idee wat ze tegen me zeiden, afgezien van ‘GÜÜÜNTHEEEEEER!’. Ik hoop dat het aardige dingen waren. Toch heb ik niemand overgeslagen. Allemaal kregen ze een selfie, of ze nou wilden of niet! En fok, ik moet zeggen dat het een stuk sneller ging dan handtekeningen uitdelen.

Het meest tijdrovende gedeelte was door de ingang van de paddock komen. Na het beklimmen van al die trappen was ik kapot, dus mezelf echt verdedigen lukte niet meer. ‘GÜÜÜNTHEEEEEER! WE LOVE YOUUUU!’ Ik zal daar minstens een paar honderd selfies hebben gedaan, en uiteindelijk moest een van de beveiligers me tussen de afzetting door trekken en me richting de draaihekken duwen.

Iedereen staat nog te stuiteren van gisteren. De mensen van MoneyGram International zijn er weer bij, en ze hebben een prachtig weekend. Sinds we vlak voor Austin de sponsordeal aankondigden, hebben we dubbele punten gescoord en een poleposition gepakt, dus dat is een goed begin! Het lijkt me duidelijk dat die lui geluk brengen, dus ze moeten voortaan naar alle races toe komen. We gaan vanavond met z’n allen uit eten bij een restaurant dat Barbacoa heet. Ik ben er al eens eerder geweest, en het eten is uitstekend. Nergens ter wereld vind je zulk lekker vlees, en om me voor te bereiden ben ik twee dagen vegetariër geweest. Geen idee waarom ik dit vertel. Het is maar saai geneuzel! We hebben over een paar uur een race.

ÉÉN UUR ’S MIDDAGS

De felicitaties blijven komen, zowel face-to-face als via mijn telefoon. We beginnen nu pas zicht te krijgen op de omvang van de reactie, en ik denk dat we er allemaal van staan te kijken. Eventjes lijkt het alsof iedereen Haas-fan is, waarschijnlijk omdat mensen graag zien dat een underdog het goed doet. Daar kan ik mee leven. Volgens Stuart zijn de social media ontploft. Een Instagrampost van gisteren heeft meer dan een miljoen likes gekregen. Mij zegt het niks, maar volgens Stuart en zijn team is dat heel goed. Dit soort media-aandacht en reacties zijn uiteraard een kans voor ons, en onze mensen werken zich een slag in de rondte om te zorgen dat we hem grijpen. Het is een opwindende tijd voor Haas F1.

Wat ik vandaag van de race verwacht? Nou, ik ben blij dat ik mezelf die vraag stel, want hij gaat over de wedstrijd en onze situatie in het algemeen. Hoewel we blij zijn met onze pole, moesten we ook snel weer ter zake komen. We zijn pas halverwege het weekend en hebben nog een

sprintrace en een Grand Prix voor de boeg. In andere woorden: de klus is nog maar half geklaard. En dat geldt ook voor de race. Hoe geweldig de kwalificatie ook was, het zou eraan afdoen als we straks geen punten mee naar huis namen. Ik weet dat Kevin dan teleurgesteld zou zijn. We zijn wel realistisch over onze kansen. Bij die pole kwam de nodige mazzel kijken, en niemand haalt zich in zijn hoofd dat we op de eerste plaats afstevenen. Het zou fokking geweldig zijn als dat gebeurde, maar erg waarschijnlijk is het niet. Ik denk dat zes auto's sneller zijn dan de onze, en daarnaast zijn er nog eens vier die even hard kunnen. Een podium is altijd mogelijk, maar daarvoor moeten er een paar verrassende dingen gebeuren. In de punten eindigen, dat is ons doel.

ZES UUR 'S AVONDS

Kevin is als achtste gefinisht en Mick als twaalfde, dus dat is één punt in de pocket en flink wat verbetering bij Mick. Het is grappig: hoewel we onze verwachtingen best goed in toom wisten te houden, was er een fase aan het begin van de race dat ik een beetje begon te dromen. Kevin kwam heel mooi weg, en een ronde later lag hij ongeveer een seconde voor op Verstappen. Dat was het moment waarop ik begon te dromen. Er waren achter Kevin een paar gevechten gaande, maar toen het allemaal wat rustiger werd begonnen auto's hem in te halen en viel hij terug in het veld. Toch heeft Kevin precies gedaan wat hij moest doen, en met dat extra puntje liggen we er twee voor op AlphaTauri, met nog twee races te gaan.

Mick is acht plaatsen vooruitgekomen, en ik denk dat hij mede daardoor weer wat zelfvertrouwen bij elkaar heeft kunnen schrapen. Gisteren heeft er flink in gehakt, dus om zo terug te komen en een goeie race te rijden getuigt van karakter. En het verbetert zijn kansen voor morgen.

Zondag 13 november 2022

Interlagos, São Paulo, Brazilië

ACHT UUR 'S OCHTENDS

Hoe het komt weet ik niet, maar opeens ben ik aan het hoesten als een kameel. Ik voel me zwaar kut, en het klinkt alsof ik elk moment het loodje kan leggen! Gisteren ben ik uitgegaan met de jongens van MoneyGram, en toen was alles nog prima. Ik heb maar twee kleine glaasjes wijn gedronken, al heb ik me wel een beetje volgepropt. Maar daarmee heeft dat fokking gehoest niks te maken. De enige oorzaak die ik kan bedenken is de snelle temperatuursverandering van gisteren. Als het niet snel beter gaat, moet ik misschien maar naar de F1-dokter. Arme Günther.

ÉÉN UUR ’S MIDDAGS

De dokter zegt dat het door de temperatuursverandering kan komen en dat ik veel water moet drinken. Wat, in plaats van whisky bedoel je? Hij heeft me gelukkig niet opgedragen om goed uit te rusten. Slapen doe ik wel als ik dood ben!

HALF TIEN ’S AVONDS

Ik ben tot nu toe zo fokking nijdig geweest dat schrijven niet lukte. Of het zou iets geworden zijn waardoor ik het serieus aan de stok kan krijgen met de FIA. Inmiddels voel ik me vooral afgestompt. Wel weer bewonderenswaardig dat ze zo consequent zijn. Als wij consequent zo goed waren als zij waardeloos zijn, zouden we bij de beste drie teams zitten. Helaas lijken wij als team steeds het zwaarst te lijden onder hun fouten, en dat zit me tot hier.

Oké, ik zal het laatste FIA-debacle voor je beschrijven. Kevin lag in de eerste ronde uit de race omdat Ricciardo in bocht 8 tegen hem op reed. Dat was op zichzelf al klote, maar vervolgens stond hij meer dan twee fokking uur op het circuit! Niemand kwam hem halen. Als je er zo vroeg in de race al uit ligt, wil je alleen maar naar de garage om af te koelen en je team om je heen te hebben. In plaats daarvan lieten ze Kevin midden op Interlagos staan met een paar duizend fans als gezelschap. Stel je voor dat zoiets Lewis Hamilton was overkomen. Die zou verdomme aan stukken zijn gescheurd! En Kevin was pissig, weet je. Echt goed pissig. Het is normaal een vrij rustige jongen, maar vandaag niet. Hij wilde bloed zien! En dan bij voorkeur dat van Ricciardo en de FIA.

Over McLaren gesproken: weet je wat er nog meer gebeurd is? Ik heb begrepen dat ze Kevin tegenover de stewards de schuld probeerden te geven! Ik kreeg vandaag een berichtje waarin hun CEO, Zak Brown, zijn verontschuldigingen aanbood, maar ondertussen heeft het team geprobeerd de schuld bij ons te leggen? Hij moet maar een hartig woordje met ze spreken, wat ik hem ook heb laten weten in een bericht. Mick is trouwens als dertiende gefinisht, dus zijn veelbelovende begin liep op geen ene reet uit. Gelukkig heeft AlphaTauri geen punten gescoord. Op een gegeven moment zag het ernaar uit dat Gasly het ging doen, maar hij kreeg vijf seconden straf omdat hij te snel door de pitstraat was gereden. Nog één race te gaan.

Tijdens de terugrit naar het hotel heb ik Ronan Morgan van de FIA gebeld en daarna Mohammed Ben Sulayem. Ronan was Mohammeds navigator in hun rallydagen, en tegenwoordig is hij zijn rechterhand. Ik heb tegenover beiden geen blad voor de mond genomen. Want laten we

wel wezen: de fouten van FIA-medewerkers hebben niet alleen gezorgd dat een coureur twee uur lang op een fokking racebaan stond te midden van duizenden fans, maar ook dat Haas potentieel miljoenen dollars is misgelopen. En als AlphaTauri in de laatste race punten scoort en wij niet, komt daar mogelijk nog tien miljoen dollar bovenop. Zoveel staat er op het spel, weet je. Dat geblunder met de zwart-oranje vlag is al het hele seizoen een aanfluiting, en elke keer dat ik geklaagd heb, kon niemand bij de FIA de gang van zaken verdedigen. Ronan en Mohammed hadden bij geen van de gevallen die ik opsomde een excuus voor de acties van hun werknemers. Wat voor conclusie trek je daaruit? Dit is verdomme de Formule 1, niet de Formula Regional. Hoe dan ook, ik heb gezegd dat ik in Abu Dhabi met ze aan tafel wil om een oplossing te zoeken, want ik laat het er niet bij zitten. Geen denken aan.

Ik zal even illustreren hoe inconsequent alles geworden is. Weet je de straf nog die Alonso kreeg toen we over zijn spiegel klaagden? De straf waardoor wij een plekje omhooggingen en extra punten kregen? Nou, Alonso en Alpine zijn in beroep gegaan tegen de beslissing, en de stewards hebben zich gewonnen gegeven. Fokking niet te geloven. Toen we de oorspronkelijke klacht indienden, hadden we begrepen dat de raceleider ons een uur gaf om dat officieel te doen, en daaraan hebben we ons gehouden. In de regels staat dat klachten binnen dertig minuten moeten worden ingediend (wat de basis was van het beroep van Alpine), maar als de raceleider zegt dat je een uur hebt, vertrouw je daarop. Pas echt irritant is dat de raceleider tijdens een bespreking ontkende gezegd te hebben wat hij volgens ons had gezegd, en hij wilde niet eens zijn verontschuldigingen aanbieden. En dat is goddomme de raceleider! Als hij gezegd had: ‘Oké, jongens, luister, ik ben bang dat ik het verkloot heb’, dan was het oké geweest. We zouden nog steeds balen, maar uiteindelijk zouden we het kunnen verkroppen. Maar dat heeft hij niet gedaan.

Oké, over dertig minuten komt een auto me naar het vliegveld brengen voor de vlucht naar Dubai (waarvandaan we een bus nemen naar Abu Dhabi), dus ik kan maar beter mijn spullen gaan pakken. Ik ben overigens nog steeds aan het hoesten.

Tjee, wat een weekend. Het was echt van alles wat.

Seizoensfinale
Dinsdag 15 november 2022
Yas Marina Circuit, Yas-eiland, Abu Dhabi
VIJF UUR ’S AVONDS

Weet je, ik vermoed dat ik net zoiets onder de leden heb gehad als een paar weken terug. Maar dan lang niet zo heftig, uiteraard. In het vliegtuig heb ik helemaal tot aan Dubai geslapen (tien uur), vervolgens sliep ik helemaal tot aan Abu Dhabi, en daarna nog eens zes uur in het hotel. Ik voel me nu weer oké, maar het moet een soort virus zijn geweest.

Het grote nieuws bij Haas is dat Gene en ik hebben besloten om volgend seizoen niet met Mick verder te gaan. In plaats daarvan kiezen we voor Nico Hülkenberg. Ik weet dat het in sommige contreien zeker geen populaire beslissing zal zijn, maar zoals ik zei moet ik doen wat me het beste voor het team lijkt, en wat me momenteel het beste voor het team lijkt – vooral als we volgend seizoen vooruit willen komen – is een coureur met meer ervaring. Ik denk dat Mick het wel ziet aankomen, en voor zover ik weet zijn ze aan het regelen dat hij volgend jaar reservecoureur bij Mercedes kan worden. Als er geen fulltime-F1-stoeltjes beschikbaar zijn, is dat zijn beste optie. Ik hoop voor hem dat het lukt.

Anders dan veel mensen denken, mag ik Mick graag, en ik blijf erbij dat we hem in zijn tijd bij Haas hebben ondersteund. Hadden we bepaalde dingen beter kunnen doen? Natuurlijk. Niemand is perfect. Het klinkt alsof ik een fokking persverklaring aan het opstellen ben! Maar het is wel waar, en ik hoop dat Mick ook vindt dat we hem ondersteund hebben. Het is voor iedereen een lastige situatie geweest. Er kwam ook een hoop politiek bij kijken (vooral tegen het einde), en de media hebben niet echt geholpen.

Als we met de aankondiging komen, zal alle ophef wel even klote worden, maar ik ben er klaar voor. Ik heb in mijn carrière al veel moeilijkere knopen moeten doorhakken en soms ook veel meer shit moeten pikken dan de Duitse media en Micks oom ooit mijn kant op kunnen slingeren. Ik denk dat mijn reputatie als grappenmaker mensen op het verkeerde been zet. Ze denken dat er niets onder zit en dat ik gewoon een soort clown ben. Ik werk al meer dan dertig jaar in de autosport, en daar heb ik verdomme wel het een en ander van geleerd. Ik zei het eerder al, en ik zeg het nog een keer: ik leef voor dit team, en als het beschermd moet worden, ga ik niemand uit de weg. Maak me niet kwaad, daar komt het op neer. Want ik ben geen pretje als ik kwaad ben!

Over Hulken gesproken…

De gesprekken met Nico zijn een tijdje terug begonnen. Een van de dingen die bij ons ontbreken, denk ik, is iemand die ervaring heeft bij meer dan één team, en dat is iets wat Nico uiteraard kan bieden. Hij rijdt

ook mooie kwalificaties en is een heel betrouwbaar racer. Sommige mensen zullen zeggen dat hij te oud is en drie jaar niet fulltime gereden heeft, maar dat kan me geen reet schelen. Als ik dacht dat hij er niet tegen opgewassen was, zou ik niet met hem in gesprek zijn gegaan. Eén ding is in elk geval duidelijk: hij heeft er zin in. Een baan als reservecoureur, wat Nico bij Aston Martin was, kan je een prima leven bieden. Je krijgt meestal goed betaald (tenzij je voor Gene en mij werkt), en je hoeft er al met al niet ontzettend veel voor te doen. Ik was benieuwd hoeveel zin Nico had om weer fulltime te gaan racen, dus ik heb hem na ons eerste gesprek niet teruggebeld. Ik dacht: als hij het graag genoeg wil, hoor ik wel van hem. In de week daarop moet hij een keer of tien gebeld hebben, en het ging haast zover dat ik zei dat hij moest opzouten. Oké, je hebt je punt gemaakt!

Hoe dan ook, ik ga terug naar het teamhotel zodat ik vroeg naar bed kan. Morgen wordt een grote dag.

Woensdag 16 november 2022

Yas Marina Circuit, Yas-eiland, Abu Dhabi

VIJF UUR ’S MIDDAGS

Ik heb vandaag mijn gesprekje met Mick gehad. Het was niet makkelijk, maar ik heb ons standpunt toegelicht en zo goed mogelijk uitgelegd waarom we hem niet aanhouden. Hij is eigenlijk best volwassen voor zo’n jonge vent, en hij bleef rustig en respectvol. Volgens mij is hij deels zo teleurgesteld omdat hij in zijn eigen ogen vooruitgang heeft geboekt tijdens dit seizoen. Jammer genoeg was die vooruitgang niet dusdanig snel en betrouwbaar dat we de gok nogmaals willen wagen. Ik wou dat ik er iets anders van kon maken. Sommige mensen zullen wel denken dat het puur om de crashes is, maar dat is niet zo. Tuurlijk, ze spelen een rol. Ook die hebben te maken met een gebrek aan ervaring, en helaas kunnen we het ons niet veroorloven Mick de tijd te geven die hij nodig heeft om te groeien. Ik heb een paar jaar terug een vergelijkbaar gesprek met Kevin en Romain moeten voeren, zij het om andere redenen. Ook dat was niet makkelijk, maar het moest gebeuren.

We gaan het morgen bekendmaken, dus nu heeft iedereen nog even wat tijd om zich erop voor te bereiden.

Donderdag 17 november 2022

Yas Marina Circuit, Yas-eiland, Abu Dhabi

VIER UUR ’S MIDDAGS

Nou, ik voel me eindelijk weer mijn normale zelf, en verdomme net op tijd. Toen Stuart het nieuws vandaag definitief bekendmaakte, was het gelijk een gekkenhuis, en sindsdien heb ik het ene interview na het

andere moeten doen. Ik geloof dat social media nu niet zo'n prettige omgeving zijn, vooral niet als je een Haas-supporter of Günther Steiner bent. Sommige mensen lijken te vergeten dat Micks contract afloopt en dat onze enige misdaad het besluit is om dat niet te verlengen. We zijn Mick geen stoeltje verschuldigd voor volgend jaar. Naar onze mening heeft hij niet voldoende gepresteerd voor een nieuw contract, en daarmee is alles gezegd. Dingen veranderen, en het leven gaat verder.

De afgelopen jaren is de sfeer op social media een stuk hatelijker geworden. Misschien komt het door *Drive to Survive*, of althans gedeeltelijk. De shit die we over ons heen hebben gekregen na de aflevering over Oeralkali en Mazepin was echt verschrikkelijk. Gelukkig kijk ik er zelf niet zo vaak naar, maar volgens Stuart en zijn team wordt het al een tijd steeds erger. Mijn mening is dat échte F1-fans zich niet op die manier gedragen. Tuurlijk, ook zij klagen weleens. Dat doen we allemaal als iets ons niet zint. Maar dat gebeurt dan op respectvolle wijze. Hopelijk heb ik gelijk, want als echte F1-fans net zo grof beginnen te worden als dat stel typende idioten, is het een droeve dag voor de sport.

Wat betreft de interviews die ik tot nu toe heb gegeven: de meeste mensen lijken te snappen waarom we deze keuze maken. Maar helaas zit daar geen goed verhaal in. Een goed verhaal is arme Mick die een groot onrecht wordt aangedaan door akelige ouwe Günther. Ik snap het wel. Zo werkt het spelletje. Was Micks achternaam niet Schumacher, dan zou niemand ervan wakker liggen. Maar dat is wel zijn achternaam, en dus doen ze dat wel. Begrijp me niet verkeerd: een zevenvoudig wereldkampioen als vader hebben brengt een hoop druk met zich mee, en al met al denk ik dat Mick daar prima mee is omgegaan. Zijn entourage en supporters misschien wat minder, maar het is niet zijn schuld dat we zo hard aangevallen worden. Nogmaals, het komt door die achternaam. Als je een Schumacher bent, staan mensen achter je, wat er ook gebeurt.

Tegenwoordig erger ik me nogal eens aan de managers van coureurs, in algemene zin. Het zou kunnen dat ik met die uitspraak in de problemen kom, maar het is de waarheid. Ik geef gewoon mijn mening, dus ga niet gelijk door het lint! In mijn beleving zijn managers niet zozeer bezig om de rijders te managen en te doen wat het beste voor ze is, maar volgen ze eerder verzoeken op. En dat is niet hetzelfde. In de verste verte niet. Het is haast alsof ze vergeten zijn hoe ze dat onderdeel van hun werk moeten doen. Of misschien hebben ze er gewoon geen zin in? Misschien zijn ze bang.

Ik heb erover gepraat met een vriend uit de F1, die ik niet bij naam kan noemen maar die een stuk mooiere bewoordingen gebruikt dan ik, en hij heeft het over de 'weg van de minste weerstand'. Ik zal een algemeen voorbeeld geven. Als een coureur een overall wil hebben waarvan de kleur niet bij het team past, zouden sommigen van die mensen nog eerder het team vragen om de kleuren te veranderen dan de coureur.

Ik wil niet als een ouwe knar klinken die alles beter vond in die goeie ouwe tijd (want dat was het godverdomme niet), maar toen ik in de Formule 1 begon waren managers een verlengstuk van de coureurs die ze vertegenwoordigden. In plaats van zich als een stel jaknikkers te gedragen, handelden ze écht in hun belang. Ze schrokken er niet voor terug om coureurs op hun lazer te geven en nee te zeggen. Als tegenwoordig een rijder ergens niet blij mee is, komt er een manager naar je toe die zegt: 'Mijn rijder is niet blij', terwijl zo iemand vroeger uitzocht waardoor dat kwam en er iets aan deed. Soms speelde het team daarbij een rol, soms ook niet. Mijn punt is dat het de verantwoordelijkheid van de manager was om te zorgen dat de rijder weer blij werd, en niet die van het team.

Kijk, ik snap dat de wereld veranderd is en dat je nu niet meer één enkele persoon kunt hebben die de belangen van een coureur behartigt. Maar wat je wel kunt hebben zijn diverse mensen, of een team mensen, die de coureur daadwerkelijk managen en niet alleen maar overal ja en amen op zeggen.

Dat tegenwoordig zoveel personen zich met de carrière van een coureur bemoeien heeft ook impact op de relatie tussen coureur en teambaas. Je weet nog wel hoe het vroeger ging met Michael Schumacher en Jean Todt, toch? Zo'n dynamiek bestaat niet meer en bestond sowieso alleen omdat Schumacher zo fokking succesvol was. Toen Mick naar Haas kwam hoopten mensen volgens mij dat de geschiedenis zich zou herhalen. Maar de tijden zijn veranderd, en waar het ook aan ontbrak waren een stuk of wat wereldtitels.

Iets anders wat managers tegenwoordig heel goed kunnen is de teams de schuld geven als er iets verkeerd gaat. Daarin zijn ze experts, en ook dat is de weg van de minste weerstand. De coureur houdt er het idee aan over dat de manager opkomt voor zijn belangen. Als ik iets verpest, kan ik Ayao, Pete of Gene Haas niet de schuld geven. Ik geef mezelf de schuld en neem de volledige verantwoordelijkheid op me.

Iets waarom ik soms moet lachen is het taalgebruik van coureurs. Ook daarover heb ik in de loop der jaren een hoop gesprekken gevoerd met collega's en andere teambazen. Als een coureur een goed resultaat

behaalt, hoor je in de interviews een hoop ‘ik’ en ‘mij’. En is het resultaat ruk, dan hoor je ‘wij’ en ‘ons’. Ik weet niet of dat aangeleerd gedrag is of gewoon een natuurlijke reactie, maar slim is het wel. Wie zijn die fokking ‘wij’? Ik weet nog dat een teambaas me ooit vroeg: ‘Zit er nog iemand anders in die fokking auto?’

In de media heb ik een hoop quotes gehoord en gelezen met de strekking dat Mick een stoeltje in de F1 verdient. Dat is echt je reinste fokking bullshit! Niemand verdient een stoeltje in de F1, net zoals niemand récht heeft op een stoeltje in de F1. Als je goed genoeg rijdt en ervoor knokt, ben je misschien zo gelukkig om er een te bemachtigen, maar het is niet iets wat je verdient. Lukt het, dan is het alleen omdat iemand potentieel in je ziet.

Wij hebben als team besloten dat we iets willen veranderen. Hoezo hebben we daar toestemming van een buitenstaander voor nodig? Het antwoord: dat hebben we niet, en hoe eerder mensen bij zinnen komen en beseffen dat we gewoon ons recht uitoefenen om een contract niet te verlengen, hoe beter.

Van Micks oom heb ik nog niet gehoord. Een paar dagen geleden was hij me weer eens in de pers aan het afkraken. Deze keer zei hij, en ik citeer: ‘Ik geloof dat Günther Steiner er niet mee kan omgaan dat de focus bij Haas op iemand anders ligt. Hij vindt het heel, heel fijn om degene te zijn die in het middelpunt van de belangstelling staat.’ Jezus christus. Denkt hij soms dat die lui bij *Drive to Survive* me ‘bedacht’ hebben? Ik kan het niet helpen dat mensen weten wie ik ben. Ik heb het niet expres gedaan. Serieus, hoe kun je zo dom zijn?

Een van de verslaggevers herhaalde vandaag wat Micks oom tegen de pers had gezegd en bood me de gelegenheid om erop te reageren. Mooie manier om iedereens tijd te verspillen. Het is fokking niet te geloven. Het interesseert me geen reet of de belangstelling naar Mick gaat, naar mij, of naar de fokking oksels van Martin Brundle. Het enige wat ik belangrijk vind is dat de mensen die voor Haas rijden het kunnen waarmaken op de baan. Serieus, als Micks oom niets beters kan verzinnen, moet hij maar snel een krantenwijk zoeken, want dan is hij waardeloos in het produceren van koppen. Dit heeft overigens echt niks met Mick te maken. Tussen hem en mij is het oké.

Nog eventjes over Nico. Sommige verslaggevers die ik sprak begonnen over een ruzie die hij ooit met Kevin had, in 2017. Dat was geloof ik in Hongarije. Als ze een hekel aan elkaar hadden, had ik wel even goed nagedacht voordat ik Nico binnenhaalde, maar voor zover ik weet zijn er geen problemen meer tussen die twee. Prima als ze geen

beste maatjes worden, zolang ze maar respectvol tegen elkaar zijn, en tegen het team. Het zijn coureurs die qua vaardigheid volgens mij op een vergelijkbaar niveau zitten en ongeveer evenveel ervaring hebben. Het wordt interessant om te zien hoe het volgend jaar gaat. Ik verheug me er nu al op.

Vrijdag 18 november 2022

Yas Marina Circuit, Yas-eiland, Abu Dhabi

ACHT UUR ’S OCHTENDS

Vandaag is er een vergadering van de F1-commissie. Als je mijn gezicht kon zien, zou je wel doorhebben dat ik mijn enthousiasme nauwelijks kan verbergen. Ik ben gewoon niet in de stemming voor dat gedoe. Weet je hoelang zoiets duurt? Iets van vier fokking uur! Vier uur van je leven die je nooit meer terugkrijgt. Ik probeer een manier te bedenken om er een positieve draai aan te geven, afgezien van het gratis flesje water en de comfortabele stoel, maar er schiet me niks te binnen. Niet op dit moment in elk geval.

Shit, er zijn dit weekend een hoop mensen. Ik weet dat het iets is wat ik in dit boek al meerdere malen heb gezegd, maar door die toestanden met Mick en Nico waren ze me nog niet echt opgevallen. Als de ontwikkelingen van de afgelopen jaren doorzetten, kan ik me voorstellen dat ooit elke Grand Prix zo druk en intens wordt als Mexico. Dat zijn wel dingen waarover moet worden nagedacht. Hoe leuk we het ook vinden om met de fans te praten – en leuk vinden we het, geloof me – het mag niet ten koste gaan van het werk dat we komen doen. Ik kan me niet veroorloven om elke keer dat ik de garage of mijn kantoor uit stap twintig minuten vrij te maken in mijn agenda. Misschien moet ik dat maar aanstippen tijdens de vergadering met de F1-commissie. Dat houdt me weer even wakker!

HALF TIEN ’S OCHTENDS

De ophef van gisteren is nog niet voorbij, maar ik heb tenminste een paar interessante vragen gekregen. Een verslaggever wilde weten of Mick naar mijn mening een bovengemiddeld goed F1-coureur kan worden, en ik heb ja gezegd. Daarna heb ik nogmaals uitgelegd dat we volgend jaar twee stappen vooruit moeten zetten, en dat wachten tot Mick beter en rijper is misschien juist neerkomt op twee stappen achteruit. En wat als het nooit zover komt? Wat nu volgt heb ik niet tegen de verslaggever gezegd, maar ik denk dat Kevin de laatste tijd een beetje in z’n comfortzone blijft hangen. Je weet wel: het gaat oké, bij mij alles in orde. Ik wil niet ronduit stellen dat hij is ingezakt, maar toch kijkt hij ook niet genoeg over zijn schouder. Als je Micks uitvalbeurten en de

Grand Prix van Saoedi-Arabië niet meetelt, toen hij niet van start ging, is hij bij twaalf van de zeventien races feitelijk hoger dan Kevin geëindigd. Niet veel hoger, maar toch. Maar wat hij niet heeft gedaan is zulke goede kwalificaties rijden als Kevin, of zelfs maar in de buurt komen van zijn puntentotaal. En de crashes mag je ook niet over het hoofd zien, ben ik bang. Ik wou dat ik het kon, maar nee. Grosjean was soms vergelijkbaar. Je weet wel, een beetje onvoorspelbaar. Maar Grosjean was wel snel en kon zich op zijn goede dagen met iedereen meten. Dat eerste geldt ook voor Mick, maar dat laatste niet. Nog niet althans. Ik denk dat zijn crashes ons dit jaar meer dan twee miljoen dollar hebben gekost. Maar wij zijn weer de boosdoeners.

Ik mag dan de teambaas zijn, maar de mensen die het team blijven pushen zijn uiteindelijk de coureurs. We geven ze de tools om dat te doen, maar zij scoren de punten, houden ons (hopelijk) competitief en motiveren ons om het elk jaar weer opnieuw te doen. Zonder hen zijn we niets, en Gene en ik zijn het aan iedereen bij Haas F1 verplicht om de beste rijders in huis te halen die we ons kunnen veroorloven. Nico gaat Kevin pushen, en vice versa. Neem dat van me aan. Volgend seizoen zie je een andere Kevin Magnussen.

Oké, ik kan mezelf maar beter naar die vergadering slepen.

NEGEN UUR ’S AVONDS

Wauw! Het is me zowaar gelukt om de hele vergadering wakker te blijven. En daarvoor hoefde ik geen pillen te slikken of luciferhoutjes tussen mijn oogleden te zetten. Om te beginnen hield de FIA-voorzitter, Mohammed Ben Sulayem, een toespraak om iedereen te feliciteren met dit geweldige seizoen, daarna hield Stefano een toespraak om iedereen te feliciteren met dit geweldige seizoen, en vervolgens kwamen we ter zake. Ik zal even een paar onderwerpen noemen die aan bod zijn gekomen. Ten eerste de bandenwarmers. (De FIA wil daar in 2024 van af, maar de beslissing wordt uitgesteld vanwege de zorgen en feedback van de coureurs.) Ten tweede hoe snel het DRS mag worden aangezet na een start, herstart of safetycar. (De commissie heeft een voorstel aangenomen om het bij wijze van test een ronde naar voren te halen. Het idee is dat het veld dan meer bijeen blijft en dat er dichter op elkaar geracet wordt.) Ten derde hoe *parc fermé* precies werkt bij evenementen met een sprintsessie. (We hebben besproken hoe we dat kunnen vereenvoudigen.) Ten vierde de budgetversoepeling voor schade bij sprintraces. (Het systeem is versimpeld.) En tot slot het technisch en financieel reglement. Daarbij ging het over de invoering van stevigere rolbeugels, die in 2024 zullen verschijnen. Als je een seizoen als het

mijne achter de rug had, zou je dan wakker kunnen blijven bij dat alles? Natuurlijk niet. Ik moet een fokking supermens zijn!

Door alle opwinding vergeet ik bijna te vertellen over de vrije training van vandaag. Het is weleens soepeler gegaan. Kevin liep bij beide sessies schade op aan zijn vloer, en het tempo was niet wat het moest zijn. Pietro heeft goed werk geleverd in de eerste vrije training. De vorige keer ging het een beetje ruk, maar deze keer haalde hij zesentwintig rondes en was hij vijftiende op de tijdenlijst. Hij gaat hier dinsdag ook nog testen met Nico, dus dit is voor hem een goede voorbereiding. Mick nam het weer over in de tweede vrije training en had maar een paar rondes nodig om gewend te raken aan de baan. Ook bij hem liet het tempo te wensen over, dus dat is iets waaraan we werken.

Oké, en nou optiefen. Ik ben moe.

Zondag 20 november 2022

Yas Marina Circuit, Yas-eiland, Abu Dhabi

ZES UUR ’S AVONDS

Nou, die achtste plek bij de constructeurs hebben we binnen. Het was al een tijdje ons doel, dus het is een leuk overwinninkje om het seizoen mee af te sluiten. Maar echt naar mijn zin heb ik het vandaag niet gehad. Daar ben ik eerlijk over. Het lastigste vond ik dat we er geen enkele invloed op hadden wat er gebeurde. Je niet met je eigen wapens kunnen verdedigen voelt echt behoorlijk rottig. We konden alleen maar op de pitmuur en in de garage zitten hopen dat er geen crash kwam waardoor Tsunoda punten zou kunnen pakken. En als je hoop wil, moet je naar de kerk gaan! Ik wil niet nog een keer in zo’n situatie belanden.

TIEN UUR ’S AVONDS

Ik had de keuze of ik morgenochtend om drie uur een vlucht uit Abu Dhabi zou pakken of morgenmiddag, en ik heb voor de vroege ochtendvlucht gekozen. Niet heel gezond, maar ik wil gewoon zo snel mogelijk naar huis. En geloof het of niet, ik moet overstappen in Frankfurt! Zul je net zien. Ik kan maar beter goed oppassen. In Duitsland ben ik momenteel staatsvijand nummer 1.

Hoe dan ook, ik ga Gertie en Greta even bellen. Daarna neem ik een douche, pak ik mijn spullen en bedenk ik hoe ik Frankfurt moet doorkomen.

Dinsdag 22 november 2022

Steiner Ranch, North Carolina, Verenigde Staten

ELF UUR ’S OCHTENDS

Hier zul je wel om lachen. Misschien dacht je dat mijn opmerking over gelazer op het vliegveld van Frankfurt een grapje was. Maar ik

meende het serieus. Michael wordt daar als een soort god beschouwd, en als zoon heeft Mick een vergelijkbare status. In de ogen van de Duitsers had ik net zo goed het contract van Jezus niet kunnen verlengen!

Ik heb opgepast dat ik geen kleren met ons merk droeg en mijn zonnebril ophield. Toch kwam er zo'n dertig seconden nadat ik uit het vliegtuig was gestapt een groepje van vier mannen op me af. Vier heel streng kijkende mannen. Ik dacht: jezus christus, nou komt het. Weer van die figuren die denken dat ik Mick een salaris verschuldigd ben. Maar weet je wat ze deden? Ze staken hun hand uit en feliciteerden me met de poleposition in Brazilië. Geen woord over Mick.

Ik heb tegen mijn uitgevers gezegd dat ik het boek vandaag wil afmaken, en ze vroegen of ik nog even kon vertellen hoe het volgens mij de komende vijf jaar verdergaat met Haas en de Formule 1. Ik zei: 'Jullie maken een grapje, toch? Ik heb nog nooit een voorspelling gedaan die uitkwam. Geloof me, dat wordt niks.' 'Schrijf het toch maar op,' zeiden ze.

Oké, laten we beginnen met de F1. Eerlijk gezegd denk ik niet dat er over vijf jaar vreselijk veel veranderd zal zijn. Het lijkt me duidelijk dat de sport eraan toe is om een pas op de plaats te maken, wat nieuw is te finetunen en de groei in goede banen te leiden, en zoiets gaat niet over één nacht ijs. Misschien dat er straks een extra race of twee op de kalender staat en dat een of twee teams van eigenaar veranderd zijn. Aan de andere kant: ik mag dan gezegd hebben dat je het makkelijkst in de F1 komt door een team te kopen, maar wat als er niks te koop is? In dat geval denk ik dat de F1 binnenkort aanmeldingen voor licenties zal ontvangen van een stel vooraanstaande mensen met veel geld, invloed en mogelijkheden. Dat heb je hier voor het eerst gehoord. Of gelezen.

En hoe ik denk dat het over vijf jaar met Haas gaat? Nou, waarschijnlijk dat ze mij tegen die tijd hebben ingevroren omdat ze helemaal klaar zijn met mijn geleuter. Conor McGregor heeft het team van Gene overgenomen voor een miljard dollar, en onze auto's zijn 'ongekend goed'. Micks oom is teambaas, Mick en Nikita zijn de coureurs, Fred is de mascotte, Mattia zorgt voor de wijn, en Toto gaat over de sponsoring. Dat is het ideale plaatje, tenminste vanuit persoogpunt.

Nu zal ik je vertellen wat ik echt denk.

Allereerst geloof ik dat Haas een stralende toekomst tegemoetgaat (en dat geldt eigenlijk voor alle teams op de grid). Over vijf jaar zijn we volgens mij een succesvolle en winstgevende organisatie. En waarom zou je er in zo'n geval mee ophouden? Toen ik al die jaren geleden met

mensen begon te praten over het opzetten van een F1-team, was de Formule 1 in essentie een plutocratie, wat verklaarde waarom er altijd zoveel veranderingen waren in het middenveld en achteraan. Tenzij je bij de absolute top hoorde, kon je er bijna op rekenen dat je een gigantische smak geld ging verliezen, dus de passie was bij veel teams snel uitgedoofd. Weet je nog dat ik vertelde dat niemand Manor voor een pond wilde kopen? Het was een gesloten wereldje. De grote teams werden steeds rijker, de arme teams veranderden van eigenaar of sneuvelden. Zelfs als we bij Haas de infrastructuur hadden gehad om geheel zelfvoorzienend te zijn, hadden we geboft als we het op die manier twee seizoenen uithielden. Dus voor ons kon het alleen samen met Ferrari.

Hoewel we inmiddels bijna tien jaar bestaan (waarvan acht op de grid), zijn we nog steeds het jongste team in de F1, wat zeggen wil dat de cirkel rond is. Anders dan tien of twintig jaar geleden zijn er nu een tiental teams die de indruk wekken dat ze op de langere termijn gaan overleven. Maar overleven alleen is niet het doel. Niet voor mij. Ik zal het nog maar eens zeggen: ik ben hier om competitief te zijn.

Toen Gene en ik begonnen samen te werken, hadden we een vijfjarenplan, maar dat was eigenlijk gewoon in de Formule 1 komen en dan de boel stabiliseren. Zodra je er bent, heb je niks meer aan vijfjarenplannen, want alles is constant in ontwikkeling. Kijk maar hoe de Formule 1 er tegenwoordig voor staat. Wie had vijf jaar geleden kunnen raden dat in 2023 zelfs een van de kleinere teams een half miljard dollar waard zou zijn? Had je dat destijds beweerd, dan was je waarschijnlijk in je gezicht uitgelachen. En tien jaar geleden zouden ze de politie op je af hebben gestuurd. Vergeet ook niet dat er in die vijf jaar tijd een pandemie is geweest! Fok, hoe kan dit eigenlijk?

Er komt een dag dat ik te oud word en moet stoppen, en mijn droom is dat Haas F1 tegen die tijd zowel op als buiten de baan een succes is. Maar wie zegt dat ik het zolang uithoud? Gene kan morgen besluiten dat hij het team wil verkopen, en dan moet ik misschien wel op zoek naar een nieuwe baan. Ik zou het hem niet kwalijk nemen, weet je. Hij is de persoon die het risico heeft genomen, dus waarom zou de winst ook niet voor hem zijn?

Ik wil dat niet daadwerkelijk zien gebeuren, dus mocht je dit lezen, Gene, doe dan geen domme dingen! Als Haas F1 nu al een half miljard waard is, kun je nagaan hoeveel het waard is als ik ermee klaar ben. Of ga dat eigenlijk maar liever niet na. Maar even serieus: als ik vertrek of Gene het team verkoopt, gaan we ons best doen om te zorgen dat

iedereen die bij Haas F1 werkt onderdeel blijft van iets succesvols en zijn baan zeker is.

Stel dat Ferrari morgen aankondigt dat ons contract over drie jaar ophoudt en dat we het daarna in ons eentje moeten rooien, dan ben ik niet al te blij, maar tegelijk denk ik dat we het wel overleven. Uiteraard moeten we dan heel voorzichtig te werk gaan. De belangrijkste verandering is dat we onze eigen versnellingsbakken en ophanging moeten gaan maken. Dat klinkt niet ontzettend moeilijk, maar geloof me, dat is het wel. Ik wil graag bij Ferrari blijven, althans op de middellange termijn. Wat niet kapot is moet je niet repareren.

Hoeveel het team ook waard mag zijn, we hebben recent een pandemie doorstaan, een seizoen vol achteruitgang en een seizoen dat dramatischer was dan duizend afleveringen van een soapserie bij elkaar. Haas moet nu stabiliseren, net als de Formule 1 als geheel, en proberen zich een paar seizoenen lang alleen te concentreren op beter worden op de baan. We willen gewoon racen, goddomme! Natuurlijk zullen we hier en daar nog wel wat drama's meemaken, maar hopelijk zijn ze niet van het kaliber pandemie en hebben ze niks van doen met grote landen waarvan de naam begint met een R.

Hoe dan ook, het lijkt me tijd om een eind te breien aan dit boek. Je hebt vast genoeg van mijn geklaag. En anders ikzelf wel! We hebben het niet zo gepland, maar ik had geen beter seizoen kunnen kiezen om een dagboek bij te houden. Dat we na een paar rottige jaren terugkwamen met een nieuwe auto zou het sowieso een interessant verhaal maken, maar ik had nooit kunnen dromen dat het zo dramatisch werd als dit. Stelletje fokking bofkonten! Ik zou eigenlijk de prijs moeten verdubbelen.

Oké, nog even een samenvatting van de gebeurtenissen.

We moesten een coureur en een titelsponsor lozen voordat het seizoen zelfs maar begonnen was (wat echt fokking geweldig was), namen een miniatuur-Viking in dienst die we al vrij goed kenden, scoorden punten in onze eerste race, scoorden punten in onze tweede race, hadden flink wat keren bonje met de Duitse media, kwalificeerden ons bij de sprintrace in Imola op P4, werden goeie vriendjes met Miami, ontmoetten in Monaco Conor McGregor (die een fokking Haas-fan is), pakten twee races achter elkaar dubbele punten (inclusief Silverstone), kregen genoeg zwart-oranje vlaggen om heel Amerika mee af te dekken, werden heel, heel, heel boos op de FIA, dronken een glaasje wijn met Mattia van Ferrari, plaagden Fred van Alfa, rookten sigaren met een vriend, haalden een geweldige nieuwe titelsponsor binnen, scoorden

punten op onze thuis-Grand Prix, pisten in Mexico opnieuw naast de pot, hielpen mee om de Grand Prix van Las Vegas te lanceren, leerden Gordon Ramsay vloeken, ontwikkelden een gespleten persoonlijkheid in Japan en pakten een poleposition op Interlagos! Waarschijnlijk sla ik nog een hoop over, maar zelfs zo is het een mooie lijst.

Er is veel te doen geweest over mijn managementstijl, vooral sinds ons besluit om Micks contract niet te vernieuwen. Ik krijg er zeker de nodige vragen over. Mensen willen weten of mijn aanpak in de loop der jaren veranderd is, maar ik geloof van niet. Ik ben altijd vrij direct geweest, en ik heb mensen altijd aangemoedigd om me de waarheid te vertellen en niet gewoon wat ik wil horen. En wat je daar ook van vindt, ik ben te oud om nog te veranderen. Op een fundamenteel niveau, bedoel ik. Zie je me al een fokking managementcursus volgen? Nee, ik ook niet.

We zijn dit jaar een van onze mensen kwijtgeraakt, en dat zorgt dat je de dingen in perspectief gaat zien. Harvey hield als geen ander van de Formule 1, en het feit dat zijn team dit jaar vooruit is gekomen zou hem ontzettend blij hebben gemaakt. Dit boek is trouwens aan hem opgedragen. Het is voor onze vriend en collega Harvey Cook.

Oké, en nou moet ik ervandoor. Ik heb twee uur vrij voordat de voorbereidingen op het nieuwe seizoen beginnen. Denk je dat ik een grapje maak? Kom op. Je weet ondertussen dat ik nooit ophoud. Ik heb ervan genoten, en hopelijk jij ook. En wie weet, misschien doe ik zoiets nog wel een keer. Echt hard werken is het niet. Ik schrijf gewoon af en toe iets op en stuur het naar de uitgever, die het doorstuurt naar de juristen, die het in hun broek doen. Tot slot is er nog iemand die de spelfouten verbetert, de tekst wat oppoetst en een poging doet om al het gevloek eruit te halen. Maar fok, dat gaat natuurlijk niet gebeuren!

Het beste, stelletje rukkers. En tot volgende keer!

Nawoord

Als je dit hoofdstuk leest, is dat omdat je de nieuwe editie van Günther Steiners *Surviving to Drive* hebt gekocht, gekregen of gejat. Had je op dat moment al door dat dit officieel de grootste bestseller is die ooit over het leven in de Formule 1 is geschreven door een gestoorde Italiaan die Günther heet? Je bent nu vast heel tevreden met je eigen keuzes, hè? En dat mag ook wel. Gefeliciteerd, je bent niet zo stom als je eruitziet.

Toen mijn uitgever me vroeg om een extra hoofdstuk voor dit boek te schrijven, trok ik eerlijk gezegd wel even een wenkbrauw op. ‘Waarom moet ik iets voor een boek schrijven dat al bijna een fokking jaar oud is?’ vroeg ik. ‘Kom op, jongens. Dat slaat toch nergens op.’

‘Zie het als een upgrade,’ zeiden ze.
‘Ik denk liever niet na over upgrades.’
‘Maar iedereen doet eraan.’
‘Ja, en meestal eerder dan Haas!’

Toen drong tot me door wat ze écht van plan waren. ‘Wacht even, jongens,’ zei ik. ‘Ik heb jullie wel door. Jullie willen het op een nieuw boek laten lijken door er een ander jasje omheen te doen en er wat aan te sleutelen. Of niet soms?’

‘Nee hoor.’

‘Bullshit. In 2021 hebben wij precies hetzelfde gedaan met onze auto, weten jullie nog wel? Zelfde auto, nieuw seizoen. En in dit geval: zelfde meuk, extra hoofdstuk. Jullie snappen toch dat dit soort trucs mijn specialiteit zijn?’

‘Dan wordt het vast een makkie,’ zeiden ze.

‘Oké, waar moet ik deze keer over schrijven? Hoe je brood maakt? De fokking geschiedenis van het Romeinse Rijk? Astrologie? Geef me iets waarmee ik aan de slag kan.’

‘Nou, het is december, dus dan kun je net zo goed een hoofdstuk schrijven over het seizoen dat we achter de rug hebben. Zie het als een soort ultrakort vervolg op het originele boek, als je wil.’

‘Nee, dat wil ik verdomme níét. Serieus, jongens, jullie verwachten dat ik het seizoen van 2023 helemaal weer ga herbeleven vanuit het perspectief van Haas? Ik weet niet of mijn hart dat wel aankan.’

‘Maar dat is het wat het publiek wil lezen, Günther.’

‘Dan heeft het publiek een psychiater nodig!’

Helaas wonnen mijn professionaliteit en toewijding aan de productie van hoogstaande massalectuur het, en dat brengt ons hier. Of liever gezegd, dat brengt mij hier. Het is een vorm van masochisme, maar dan zonder dat ik er genot aan beleef. Weet je wat, om het allemaal iets aangenamer te maken, zal ik een alternatief overzicht van het seizoen schrijven. Is dat oké? Een stukje Formule 1, maar ook een paar van de minder frustrerende dingen die in de loop van het seizoen gebeurd zijn.

Zoals je in de eerdere hoofdstukken hebt gelezen, had ik relatief hoge verwachtingen van 2023 toen we de winterstop in gingen, en met goede redenen. Hoewel 2022 een bewogen jaar was geweest (zelfs naar onze standaarden), was er een veel positiefs, en iedereen in ons team wist zeker dat we de vaart erin zouden houden. Qua ontwikkeling was alles prima gegaan, en nu Kevin en Nico achter het stuur zaten zouden we, zolang de auto goed genoeg was, waarschijnlijk wel met de middenmoot

mee kunnen. Regelmatig in de punten rijden behoorde eindelijk tot de mogelijkheden, hoopten we.

Ook de aankondiging van onze nieuwe titelsponsor, MoneyGram International, had een enorme impact op onze verwachtingen voor de volgende paar seizoenen. De mensen van MoneyGram zijn niet alleen open, eerlijk en heel professioneel, maar we zitten ook nog eens op één lijn wat betreft de doelen die we willen halen. De relatie die we hebben opgebouwd is een van de meest positieve ontwikkelingen van het afgelopen jaar.

Net zo belangrijk, en dit had je waarschijnlijk al meegekregen, is dat de sfeer in ons team in 2022 totaal anders was dan in 2021, wat ik natuurlijk graag zo wilde houden. Het valt moeilijk onder woorden te brengen hoe verfrissend en stimulerend een goeie sfeer kan zijn. Kwam dat over in dit boek? Hopelijk wel. Volgens mij heb ik het al gezegd, maar hoewel het best zwaar is om je gezin drie weken niet te zien, is dat stukken beter te doen als je team goed presteert en je twee coureurs hebt die allebei voor de punten gaan.

Om het even over mezelf te hebben: ik ben nog steeds de enige persoon op de huidige grid die een Formule 1-team helemaal vanaf de grond heeft opgebouwd, en hoewel dat in veel opzichten een eer is, heb ik er tegenstrijdige emoties bij. Aangename, onaangename en ronduit kutte. Gelukkig heb ik tegenslagen altijd redelijk vlot kunnen verwerken, en dat was in 2023 maar goed ook. Het Haas-team runnen is niet zomaar een baan, weet je. Het is voor mij een manier van leven en het domineert al bijna tien jaar lang vrijwel alle aspecten van mijn bestaan. Als ons team in de loop van die jaren groter en zakelijker zou zijn geworden, was dat misschien veranderd, maar dat is niet het geval. Of het nou goed of slecht is, we hebben nog steeds dezelfde mentaliteit en cultuur als aan het begin, en zolang ik hier de baas ben gaat daar niet veel aan veranderen. Oké, even denken of ik iets leuks kan vinden om mee te beginnen. Er is vast wel wat.

Ja, ik heb iets.

Ook deze keer was Haas het eerste team op de grid dat met digitale plaatjes van de kleurstelling voor het nieuwe seizoen kwam. En anders dan de twee jaar ervoor, toen de reacties gemengd waren, reageerden de pers en de fans allemaal positief. Bij MoneyGram waren ze ook heel blij. Goed, het heeft geen enkele invloed op de prestaties op de baan, maar een positief begin kan nooit kwaad.

Een week of drie later arriveerden we in Bahrein om te testen, en toen we landden was mijn eerste gedachte: fokking boffen dat we niet in

Barcelona zitten! Ik kan er nu om lachen, maar die twee dagen op het Circuit de Barcelona-Catalunya aan het begin van 2022 behoren tot de meest dramatische (en stressvolle!) van mijn hele leven. Herinner je je nog een beetje wat er een heel stuk terug in het boek gebeurd is? Ik in elk geval wel, verdomme, want ik zat er middenin. Er staat mij maar één ding uit mijn tijd bij Haas nog meer in het geheugen gegrift, en dat is crash van Romain Grosjean in 2020. Ironisch genoeg gebeurde dat dan weer in Bahrein, maar het is niet in de eerste plaats de locatie die me is bijgebleven. Wat ik me herinner zijn de vlammen en de totale paniek en verschrikking.

Daarmee vergeleken ging het testen in 2023 van een leien dakje, zowel op de baan als erbuiten. Geen invasies, geen druk om het team van het ene op het andere moment te ont-Russen, geen geflipte Fransozen die met tweehonderdvijftig kilometer per uur tegen de vangrail knalden, en een auto die er niet alleen fantastisch uitzag maar, belangrijker nog, ook nog eens veelbelovend presteerde. Alle drie de testdagen verliepen positief, wat volgens mij een primeur was bij Haas. Nico, die sinds 2019 niet meer fulltime in de F1 had gereden, voelde zich op zijn gemak in de bolide en maakte flink wat kilometers. Ook Kevin had drie dagen lang geen problemen, en hij reed in één middag tijd honderd rondjes – iets waar je normaal gesproken een hele dag over doet. Aan het einde van de tweede dag zei ik tegen onze hoofdengineer, Ayao, die de mazzel heeft om naast me te zitten op de pitmuur: ‘Wat gebeurt hier verdomme, Ayao? Meestal hebben we op dit punt al minstens één ramp achter de rug.’

Het was een grapje, maar toch voelde het allemaal niet zoals ik gewend was. De tests voor het seizoen zijn zwaar gereguleerde en heel complexe en intense sessies waaraan je altijd meer vragen dan antwoorden overhoudt. Het zijn leermomenten, en eigenlijk is het beste waarop je als teambaas kunt hopen dat allebei de coureurs een paar honderd rondjes maken, dat je een hoop data binnenhaalt om te analyseren en dat er geen catastrofes plaatsvinden. Maar dat is zeker niet de norm. Of tenminste niet voor Günther Steiner! Volgens mij heb ik op dit gebied een beetje het boze oog, dus misschien moet ik verdomme gewoon niet in de buurt zijn. ‘Blijf in de bergen, idioot dat je bent!’ Hoe dan ook, dit is wat ik te zeggen had aan het einde van dag drie in Bahrein:

Het was vandaag een prima dag. Meer dan honderdzeventig rondjes gereden zonder problemen. Een hoop testprogramma’s gedaan, één racesimulatie klaar en eentje bijna klaar, dus ja, echt een prima dag. Alles bij elkaar ging het testen meer dan soepel, met stukken minder

problemen dan in eerdere jaren. Het hele team heeft zich uitstekend voorbereid – we hebben ons huiswerk gedaan – dus bij aankomst waren we gelijk klaar om aan de slag te gaan, en dat zag iedereen. We zijn behoorlijk vooruitgegaan sinds vorig jaar, en nu is het afwachten hoe we het straks doen. Dat valt op dit punt moeilijk te zeggen, maar we zitten in elk geval in het middenveld. Het valt nog wel te bezien of dat de voor- of achterkant van het middenveld wordt, maar we zijn klaar voor de race van volgend weekend.

Klinkt dat als de Günther Steiner aan wie je de afgelopen jaren gewend bent geraakt? Mooi niet. Het klinkt als een bedrieger. Als iemand die er vertrouwen in heeft, die weloverwogen uitspraken doet en die niet om de vijf minuten verwacht dat de hele wereld gaat instorten. Hoe dan ook, over valse hoop gesproken!

De eerste race in Bahrein voelde als een vervolg op het testen, zeg maar, in die zin dat we een heleboel nieuwe dingen over de auto leerden. Helaas geen punten, en ik zal eerlijk toegeven dat ik daar wel op rekende, wat ik zelfs gezegd heb in een interview na de race. 'Wat heb je in godsnaam met Günther Steiner uitgespookt?' vroeg Stuart Morrison achteraf. Maar het was gewoon echt hoe ik het voelde. Ik had verwacht, niet alleen gehoopt, dat tenminste één van onze coureurs punten ging scoren in Bahrein, en op basis van onze data en informatie verwachtte ik voor Jeddah eigenlijk hetzelfde.

Het gebeurt niet vaak dat mijn voorspellingen uitkomen, helemaal niet als ik erop reken, dus toen Kevin tiende werd in Jeddah, na zich als dertiende te hebben gekwalificeerd, zat ik helemaal verstijfd op de pitmuur. Het verschil tussen nu en het begin van het seizoen van 2022 – en dit was trouwens geweldig – was dat we allemaal geloofden dat de VF-23 een betere auto was. Zelfs als we rekening hielden met de vooruitgang die de andere teams hadden geboekt, begonnen we onszelf al wijs te maken dat we ergens hoog in het midden konden eindigen bij de constructeurs.

Hoewel Nico zevende werd in Melbourne, en Kevin tiende in Miami, was alles weer helemaal omgeslagen tegen de tijd dat we in Monaco aankwamen voor de zesde race van het seizoen. Toen was wel duidelijk dat we diep in de fokking problemen zaten. Het grootste probleem was de bandenslijtage. Toen dat voor het eerst de kop opstak, gingen we gelijk terug naar de windtunnel om uit te zoeken wat er mis was, maar dat leverde niks op. Onze fout was dat we niet iets anders probeerden maar stug doorgingen met de windtunnel, en tegen de tijd dat we doorkregen dat dat een slecht idee was, was het al te laat. Maar goed,

ik wil er niet te lang over nadenken. Al krijg ik nog steeds spontaan een stuiptrekking als iemand het woord ‘bandenslijtage’ uitspreekt.

Onze resultaten even buiten beschouwing gelaten: er zijn een hoop mooie en interessante dingen gebeurd tijdens het seizoen van 2023, en daar zal ik de rest van dit hoofdstuk aan wijden.

Een van de prettigste ontwikkelingen in algemene zin was de interactie met de fans, die ongekend goed was. Ik snap dat het in ons beroep om resultaten draait, maar het effect dat alleen al onze aanwezigheid heeft op de bevolking van de steden en landen waar we komen is ongelooflijk. Het hoogtepunt dat me zal bijblijven tot de dag dat ik sterf, vond plaats tijdens een vraag-en-antwoordsessie voor de race in Melbourne, in een van de fanzones. Er moeten daar zo’n twintigduizend mensen hebben gestaan, en helemaal vooraan stond een jochie van een jaar of negen à tien dat Noah heette. ‘Wie rijdt er beter?’ vroeg hij. ‘Kevin Magnussen of Nico Hülkenberg?’ Ik dacht: shit, lekkere vraag weer. Ik moet maar voorzichtig antwoord geven. Maar nadat ik een paar seconden had nagedacht, besloot ik voor humor te gaan in plaats van diplomatie. ‘Vraag je moeder anders even wie ze liever vindt,’ zei ik tegen Noah. ‘Jou of je broertje.’ Daar had hij niet van terug!

Een paar van mijn interessantste ervaringen in 2023 vonden plaats buiten de baan. Onder andere het publiceren van dit fokking boek. Toen het in april eindelijk uitkwam, moest ik naar Engeland vliegen om allerlei promotiedingen te doen. Het was gestoord. Om een zo groot mogelijke impact te maken, moet je interviews doen op zo veel mogelijk tv- en radiozenders, en dus werd het Britse publiek maar liefst zesendertig uur lang aan mijn gezicht en stem blootgesteld. Dat gebeurde op een schaal die ik alleen maar kan omschrijven als angstaanjagend. Ik was overal!

En toen, op de avond van mijn boeklancering, moest ik komen signeren voor driehonderd mensen in Londen. De signeersessie vond plaats bij de Waterstones-boekhandel op Piccadilly, midden in de stad, om zeven uur ’s avonds. Eerder die dag was ik gebeld door Henry Vines, de uitgever, die me vertelde dat het evenement helemaal uitverkocht was. ‘Jezus christus,’ zei ik. ‘Er lopen tegenwoordig een hoop zieke geesten rond in Londen.’ Stiekem was ik best opgelucht, want ik zag al voor me dat ik mijn vrouw Gertie zou moeten vragen om een exemplaar te kopen en helemaal in haar eentje in de rij te gaan staan voor een handtekening. Waar ze waarschijnlijk voor bedankt zou hebben.

Op de dag zelf had ik een hoop interviews met radiozenders en tijdschriften, en daarna pikte Henry ons op bij het hotel om naar de

Waterstones te rijden. ‘Ik verheug me erop,’ zei ik. ‘Vooral nu ik weet dat jullie die kaartjes allemaal verkocht hebben.’ ‘O, dat was geen enkel probleem,’ zei hij. ‘Ze waren binnen een paar uur al op. Maar ik heb de rij gezien, en ik denk dat je straks wel even staat te kijken.’ Ik dacht dat hij het over de lengte had of zo, dus ik ging er verder niet op in. In plaats daarvan leunde ik achterover in mijn autostoel en trok mijn intelligentste gezicht. Ik was nu een auteur, dus ik moest me ook zo gedragen.

De rit van het hotel naar de winkel duurde een kwartiertje.

‘Moet je al die tienermeisjes buiten in de rij zien staan,’ zei Gertie. ‘Die wachten vast op een popster of zoiets.’

De Waterstones-locatie op Piccadilly is ontzettend groot, dus ik had hetzelfde idee. ‘Hoeveel van die fokking signeersessies hebben ze hier vanavond?’ vroeg ik Henry. ‘Ik heb geen zin om de winkel te moeten delen met een stel van die bakvissen!’

‘Eentje maar,’ zei hij met een glimlach. ‘Al die mensen zijn hier voor jou.’

‘Wát?’ riep Gertie, die bijna haar water door de auto proestte. ‘Dat slaat nergens op. Günther is een ouwe kerel. Hij is bijna zestig.’

‘Ik ben zevenenvijftig!’

Ze benadrukte hoe belachelijk ze de hele situaties vond door in lachen uit te barsten en me aan te kijken met een medelijdende blik, ongeveer zoals je naar een oude hond kijkt die op het punt staat een spuitje te krijgen.

‘Eh, ik maak geen grapje,’ zei Henry. ‘Iedereen in die rij wil graag kennismaken met Günther.’

‘Ha!’ riep ik triomfantelijk, al verkeerde ik nog een beetje in schoktoestand. ‘Je neemt me verdomme toch niet in de maling, Henry? Zijn die mensen hier echt voor mij?’

‘Ik beloof dat ik geen grapje maak. Maar het zijn niet alleen meisjes hoor.’

‘De meesten wel,’ antwoordde Gertie onmiddellijk. ‘Een paar hebben zelfs hun moeder meegenomen. Kijk, Günther.’ Ze wees naar twee tienermeisjes die allebei een vrouw achter zich hadden staan.

‘Godvertyfus, je hebt gelijk.’

Wat ik vooral zo vreemd vond was dat onze dochter Greta ongeveer diezelfde leeftijd had, en als ik met haar naar een evenement moest, was het meestal een zwemtoernooi of zoiets, niet een signeersessie van een slagerszoon op middelbare leeftijd die uit een stadje hoog in de ijle berglucht komt.

‘Wat zou Greta hiervan vinden, denk je?’ vroeg ik aan Gertie.

‘Ik denk dat ze het hilarisch zou vinden. Raar maar hilarisch.’

Toen ik nog eens wat beter keek, stelde ik vast dat ongeveer vijftig procent van de mensen vrouwelijk was, en dat er maar een handjevol volwassenen bij stond. En erger nog, zodra ik uit de auto stapte en naar de voordeur van de winkel liep, begon iedereen te schreeuwen en te zwaaien. Ik geef toe dat het een beetje gênant was, vooral omdat ik Gertie bij me had, die nog steeds met haar hoofd liep te schudden omdat ze het zulke onzin vond. Maar tegelijk voelde ik me vereerd. Mijn meeste ervaringen met het grote publiek hadden tijdens Grand Prix-weekenden plaatsgevonden, en hoewel mensen dan vaak heel enthousiast en vriendelijk zijn, komen ze niet puur om mij te zien. Deze mensen wel, en dat voelde apart.

De signeersessie ging goed, en na het verkopen van driehonderd boeken, het neerpennen van driehonderd opdrachten en handtekeningen, en het poseren voor zo’n vierduizend selfies, gingen Gertie en ik terug naar het hotel.

‘Ik snap nog steeds niet waarom er zoveel tienermeisjes waren,’ zei ze.

‘Dat komt vast door mijn persoonlijkheid,’ zei ik terwijl ik op het bed plofte.

‘Vast,’ beaamde ze. ‘Of nou ja, in elk geval niet doordat je zo knap bent.’

Andere hoogtepunten van het seizoen waren een ontmoeting met een stel Britse militairen op Silverstone, wat heel gezellig was, schaatsen met de jongens van het NHL-team de Montreal Canadiens (te gekke ervaring voor iemand die vroeger zelf geijshockeyd heeft), het schieten van een cameo in een nieuwe film, waarover ik nog niet veel mag zeggen (behalve dat het fokking acteertalent eraf spatte), en een ontmoeting met Axl Rose van Guns n’ Roses in Las Vegas. Dat was behoorlijk cool. Flink wat mensen hoopten dat Vegas op een fiasco zou uitlopen, maar niet dus.

Verreweg het apartste wat ik dit jaar gedaan heb, tenminste in vergelijking met mijn normale routine, was het openen van mijn eigen pension. Ja, je leest het goed: ik heb een pension geopend. Of een bed and breakfast, zoals ze dat in het Verenigd Koninkrijk noemen. Alle mensen aan wie ik dit verteld heb – en dan ook echt letterlijk alle – deden het ofwel in hun broek van het lachen, of ze zeiden dat ik moest oprotten en ze niet in de maling moest nemen. Maar het is echt waar. Eerder dit jaar heeft Villa Steiner zijn deuren geopend in mijn thuisstad Merano, en daar ben ik best trots op. Mijn goede vriend Jo kon er niet bij

met zijn verstand toen ik het vertelde. ‘Maar je runt een Formule 1-team,’ zei hij. ‘Wat volgens mij een van de meest gewilde banen op deze hele planeet moet zijn. Waarom zou je dat verpesten door in een soort Europese Basil Fawlty te veranderen?’ ‘De horecaindustrie heeft me nodig!’ antwoordde ik.

Trouwens, om een indruk te geven hoe raar en verknipt mijn leven is: ik schrijf dit vanuit een hotelkamer in Coventry. Als je het over gewild hebt. Monaco, Barcelona, Las Vegas, Miami, Melbourne, Coventry. Gisteravond hadden we het kerstfeestje van Haas (een van de drie die we elk jaar geven), en het leek iemand wel een goed idee om de Britse versie in Coventry te houden. Waarom niet? Ik kom graag op nieuwe plekken.

Het hotel zit aan een plaatselijk voetbalstadion vast, en toen ik hier gisteren aankwam stonden mensen buiten in de rij om de wedstrijd tussen Nuneaton Borough en AFC Fylde te zien in iets wat geloof ik de FA Trophy heet? Nee, ik heb ook geen fokking idee wat dat betekent. Maar het was voor ons allemaal een prima avond.

Oké, laat ik er niet langer omheen draaien. Hier is de vraag waarop jullie waarschijnlijk allemaal antwoord willen voordat ik er een punt achter zet: kunnen we ons team op tijd op de rit krijgen voor het volgende seizoen? Helaas ben ik niet in de positie om daar uitsluitsel over te geven. Het enige wat ik kan zeggen is dat ik me al maanden suf werk om te zorgen dat we straks weer punten halen en ergens midden op het scorebord staan. Je kan over me zeggen wat je wil, maar ik ben er nooit van beschuldigd dat ik te weinig uren maak. Ik hou pas op zodra ik niet meer bij dit team zit, en dat is niet alleen aan mij. Ook Gene heeft daar iets over te zeggen. Hoe dan ook, we zien wel hoe het verdergaat.

Forza Haas!

Oké, nogmaals het beste, stelletje wankers. En trouwens, hoe kom je in jezusnaam weg uit Coventry?

Dankwoord

Allereerst wil ik James Hogg bedanken, die met het idee kwam om dit boek te schrijven en me geholpen heeft er een geheel van te maken. Wat mensen al niet doen om een paar weken weg te kunnen uit Leeds, nietwaar, Hoggy? Hoe dan ook, dank je wel. Ik heb je gezelschap op prijs gesteld.

Wie eveneens een bedankje verdienen zijn Tim Bates van Peters Fraser & Dunlop en Henry Vines van Transworld. Ze hebben allebei heel hard gewerkt om me te ondersteunen, en dat waardeer ik enorm.

Zonder *Drive to Survive* zou ik überhaupt nooit zijn gevraagd om een boek te schrijven en zouden er ook niet duizenden T-shirts bestaan met mijn lelijke kop erop. Hebben jullie door wat jullie hebben aangericht, jongens? Maar toch, jullie zijn toffe gasten, en we hebben altijd veel lol samen, dus bedankt.

Als je deel uitmaakt van een team, ben je zo goed als de mensen om je heen, en bij Haas hebben we gelukkig een paar van de allerbeste. Dit is niet alleen een boek over mijn jaar, maar een boek over óns jaar en het avontuur dat we samen hebben ondernomen. Jullie zijn ervoor blijven vechten, en dat zal ik nooit vergeten. Op ons!

Er is één iemand bij Haas die me een beetje in het gareel heeft weten te houden tijdens dit hele proces, en dat is onze perschef, Stuart Morrison. Zonder jou had ik het niet gekund, Stuart, dus bedankt.

De volgende persoon die wat lof verdient is mijn baas, Gene Haas, die me toestemming heeft gegeven om dit boek te schrijven en er niet eens op stond het van tevoren te lezen! Dank je wel, Gene.

En last but not least wil ik mijn vrouw Gertie en dochter Greta echt ontzettend hartelijk bedanken. Hoeveel ik ook van mijn werk houd, het is de wetenschap dat ik jullie tweeën in mijn leven heb die me op de been houdt.

Foto’s

Links: Een hoogtepunt uit mijn rallycarrière: ik in mijn onderbroek (die vent in het wit achter de truck, met die geweldige benen) nadat ik heb geholpen om een Lancia Delta af te fikken.

Rechts: Met Colin McRae, het grootste natuurtalent met wie ik ooit heb samengewerkt.

Links: In gesprek met Eddie Irvine. Hij is gestoord, maar op een prettige manier.

Onder: Ik had me geen betere mentor kunnen wensen dan Niki Lauda.

Boven: Met Gene Haas, toen we in 2014 de oprichting van het Haas F1 Team aankondigden.

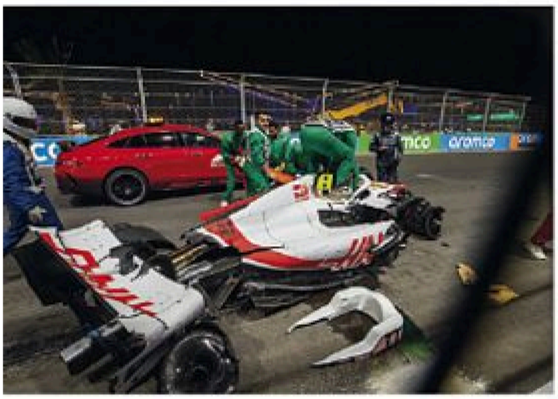
Rechts: Anders dan veel mensen denken konden Mick Schumacher en ik best met elkaar overweg. Hij is een goeie knul.

Boven: Het seizoen van 2022 gaat van start. We hadden nog geen idee…

Boven: 'En als we Magnussen nou eens terughalen?' vroeg Gene. 'Denk je dat hij het zou doen?' Ik ben blij dat hij ja heeft gezegd.

Links: Hier ben ik Kevins Viking-comeback aan het vieren.

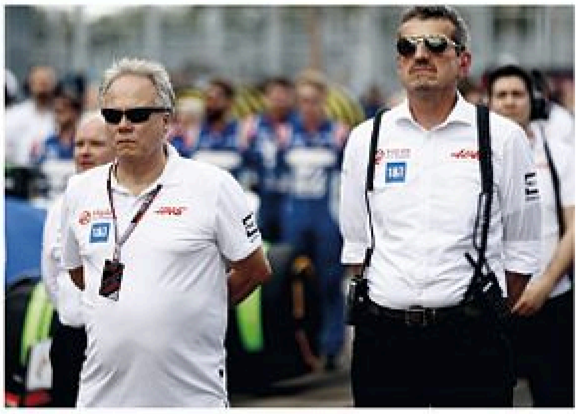
Onder: Onze eerste punten in Bahrein. Tjee, dat voelde goed.



Links: Micks crash in Saoedi-Arabië. Je kunt wel zeggen dat het een bewogen weekend was.

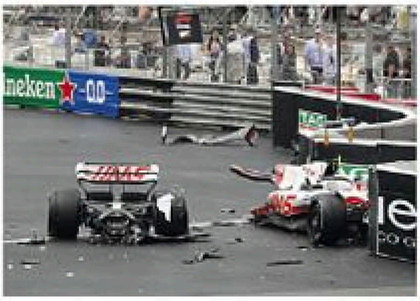
Rechts: Gene en ik op een serieus moment in Miami. Ik kan best serieus zijn, soms.

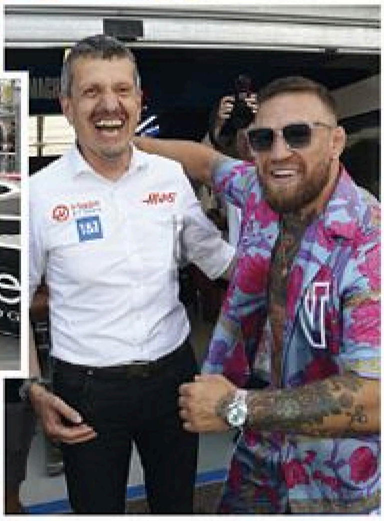
Onder: Mick en Kevin in de fanzone van Austin.



Boven: 'Toto, volgens mij zijn we niet meer in Kansas.' In Bakoe, samen met mijn favoriete Roemeen.

Links: Hier verstuur ik een berichtje in Abu Dhabi.





Boven: Micks tweede crash van het seizoen, in Monaco.

Rechts: 'Onze auto's zijn ongekend goed!' Met Haas-fan Conor McGregor.

Links: Top Gunth!

Onder: Ook Mick draagt me. Ik vraag me af of hij dat shirt nog steeds heeft…

Onder, links: Iemand houdt een masker van mijn gezicht omhoog, wat bewijst dat er behoorlijk geschifte figuren rondlopen.

Onder, rechts: Geschifte figuren bij de Grand Prix van Canada.

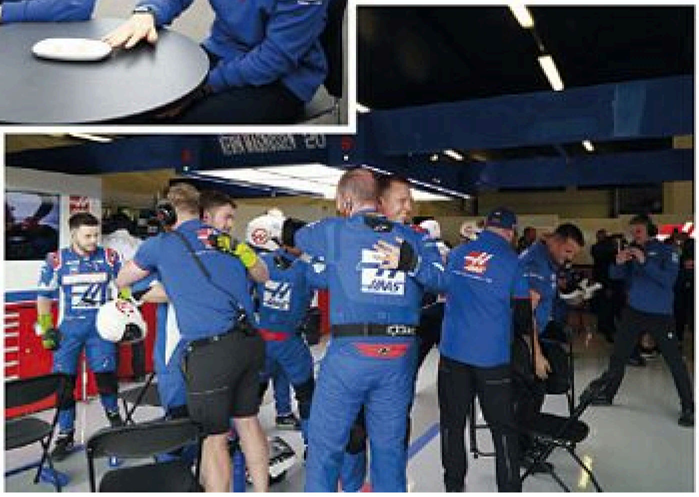
Rechts: Met Fred Vasseur van Alfa en Mario Isola van Pirelli. Twee topgozers.

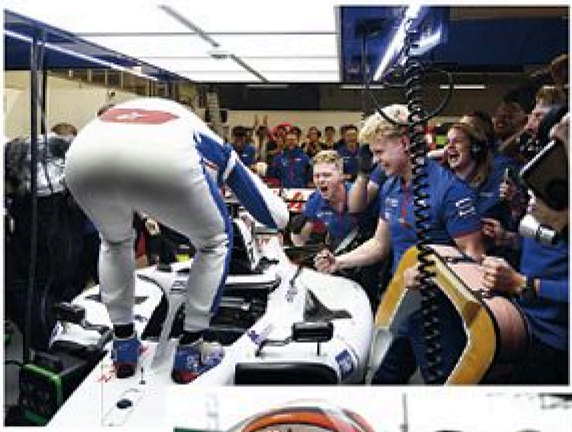
Rechts: Ik zou een grap kunnen maken over het vasthouden van zijn ballen, maar dat doe ik maar niet. Kevin die zich voorbereidt in Saoedi-Arabië.

Onder: Mick oefent in Canada zijn strategie.

Links: Als coureur krijg je soms behoorlijk aparte verzoeken…

Onder: Feestvreugde op Silverstone vanwege Micks eerste punten.





Links en onder: Kevin die onze allereerste poleposition viert. Maar hopelijk niet onze laatste.

Onder: Hier bedank ik Mick op de laatste dag van het seizoen. Ik wens hem het beste.

Fotoverantwoording

De foto's in dit boek zijn aangeleverd door het Haas F1 Team, met onderstaande uitzonderingen. Hoewel al het mogelijke is gedaan om de rechthebbenden op te sporen en te vermelden, biedt de uitgeverij bij voorbaat haar excuses aan voor eventuele fouten of weglatingen.

Pagina 1: Safari Rally, 1992 © McKlein Photography; met Colin McRae in Monaco, 1999 © Sutton Images; met Eddie Irvine op de Grand

Prix van Frankrijk, 2002 © Bryn Lennon/Getty Images; met Niki Lauda op Silverstone, 2002 © Mark Thompson/Getty Images.

Pagina 2: bij de Haas F1-persconferentie in North Carolina, 2014 © Jared C. Tilton/Getty Images.

Pagina 5: met Conor McGregor in Monaco, 2022 © Arthur Thill ATP Images/Getty Images.

Over de auteur

Günther Steiner is een Italiaanse autosportengineer en teammanager. Hij is de huidige teambaas van het Haas F1 Team en voormalig algemeen directeur van Jaguar Racing en technisch directeur van de opvolger ervan, Red Bull Racing. In 2014 haalde hij Gene Haas, eigenaar van Haas Automation en het met diverse titels bekroonde NASCAR-team Stewart-Haas Racing, over om in de Formule 1 te stappen.

Met de deelname aan het seizoen van 2016 werd Haas de eerste Amerikaanse constructeur in dertig jaar tijd die meestreed in de Formule 1. Het team behaalde dat jaar acht punten tijdens de Grand Prix van Australië door als zesde te finishen, waarmee het als eerste Amerikaanse team en als eerste constructeur sinds Toyota Racing in 2002 punten scoorde tijdens een debuutrace. Steiner is prominent te zien in de succesvolle Netflix-serie *Drive to Survive*.

Günther Steiner is een van de bekendste en meest geliefde personages in de Formule 1. Hij werd bij miljoenen fans van de Formule 1 bekend vanwege zijn opvallende optredens in de immens populaire serie *Drive to Survive* op Netflix.